

STYCZEŃ
1935

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 1szy
ROK XI

CENA EGZ. ZŁ. 1.00

Lista Klubów zrzeszonych
w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich

Warszawa, Pierackiego 19.

SEKRETARJAT: W-wa, Al. Jerozolimskie 45, m. 26, tel. 9-95-42, GODZINY URZĘDOWE: 17—19 codziennie, w soboty 16—18.

NAZWA KLUBU:	ADRES:	r. zał.
Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie	Warszawa, Pierackiego 19	1878
Towarzystwo Wioślarskie	Płock, Tumska 9	1884
Towarzystwo Wioślarskie	Włocławek, Piwna 3	1886
Oddział Wioślarski Sokoła Krakowskiego	Kraków, Kościuszki 2	1892
Kaliskie Tow. Wioślarskie	Kalisz, Park Miejski	1894
Towarzystwo Wioślarskie	Łomża, Plac Wolności 20	1902
Klub Wioślarski z r. 1904	Poznań, 3 Maja 3a (Wł. Stopa)	1904
Wileńskie Tow. Wioślarskie	Wilno, Kościuszki 4, Mostowa 3A	1908
Akademicki Związek Sportowy	Kraków, Kościuszki 12	1911
Klub Wioślarski „Gopło”	Kruszwica	1911
Towarzystwo Wioślarskie	Nowy Sącz	1912
Warszawski Klub Wioślarek	Warszawa, Krak.-Przedmieście 58, m. 1, Wioślarska 2	1912
Poznańskie Tow. Wioślarzy „Tryton”	Poznań, Pl. Bernardyński 2 Mrozikiewicz	1912
Akademicki Związek Sportowy	Warszawa, Akademicka 5, Wioślarska 8	1918
Oficerski Yacht Klub R. P.	Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie 2	1919
Klub Wioślarski „Wisła”	Warszawa, Nowy-Świat 67, Wioślarska 6	1920
Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie	Bydgoszcz, Poznańska 12/14	1920
Akademicki Związek Sportowy	Poznań, Zamek	1920
Klub Wioślarski w Toruniu	Toruń, Majdany 1	1920
Towarzystwo Wioślarek w Kaliszu	Kalisz, Józefiny 2	1921
Tow. Wioślarzy „Polonia”	Poznań, Stary Rynek 11 Szymanowski	1922
Klub Wioślarski w Gdańsku	Gdańsk, Am Olivaer Tor 2/4	1922
Wojskowy Klub Wioślarski „Grodno”	Grodno, Zamkowa 2	1923
Łuckie Tow. Wioślarskie	Łuck, Piłsudskiego 20	1923
Towarzystwo Wioślarskie	Ostrołęka	1923
Koło Wioślarskie przy Stowarzyszeniu „Ognisko”	Skarżysko 2, Państwowa Fabr. Amunicji	1924
Grudziądzkie Tow. Wioślarskie „Wisła”	Grudziądz	1924
Nowodworskie Tow. Wioślarzy	Nowy Dwór	1925
Klub Wioślarski „Gryf”	Bydgoszcz, Jasna 23 p. Kałas G.	1925
Akademicki Związek Sportowy	Wilno, Św. Jana 10	1926
Wojskowy Klub Wioślarski	Poznań, Piotrowo 5	1926
Bydgoski Klub Wioślarek	Bydgoszcz, Świętojańska 2	1926
Tomaszowskie Tow. Wioślarskie	Tomaszów Mazowiecki	1927
Chełmżyńskie Tow. Wioślarskie	Chełmża, Park 3-go Maja	1927
Policyjny Klub Sportowy	Kalisz, Pułaskiego 13	1927
Klub Sportowy Polskiej YMCA	Warszawa, Marji Konopnickiej 6	1927
Tow. Gimnastyczne „Sokół” Oddział Wioślarski	Warszawa, Wybrzeże Saskiej Kępy 26	1927
Yacht Klub Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej	Modlin	1928
Klub Wioślarskie „Syrena”	Warszawa, Solec 10	1928
Poznański Klub Wioślarek	Poznań, Al. Marcinkowskiego 24 Spandowska	1928
Międzychockie Tow. Wioślarzy	Międzychód, W. Wrzesiński	1928
Kolejowy Klub Wioślarski	Bydgoszcz, Gł. Warsztaty Kolejowe 1 kl.	1928
Wojskowy Klub Sportowy „Żoliborz”	Warszawa, Cytadela Brama 1	1928
Policyjny Klub Sportowy	Wilno, Ostrobramska 6	1928
Związek Urzędników Stow. Sp. „Zjednoczenie”	Warszawa, Żabia 5, wybrzeże Saskiej Kępy 32	1929
Robotniczy Klub Spółdzielni „Świt”	Warszawa, Ludna 10	1929
Klub Wioślarski Kolejowego P. W.	Tczew, Wąska 35 B. Szczepański	1930
Kujawski Klub Wioślarski	Włocławek, Piwna 1	1930
Klub Wioślarski z R. 1930	Kalisz, Al. Józefiny 27	1930
Wojskowy Klub Sportowy „Prosna”	Kalisz, 29 pułk strzelców kaniowskich	1930
Robotniczy Klub Sportowy „Prąd”	Warszawa, Tamka 37, Wioślarska 12	1930
Zrzeszenie Pracowników Monopolu Tytoniowego	Warszawa, Nowy-Świat 4	1931
Robotniczy Klub Sportowy „Tramwajarz”	Warszawa, Wolska 6, Wioślarska 12	1931
Sekcja Wioślarska K. S. „Z. U. K.”	Warszawa, Pr. brzeg Wisły przy Zoo	1932
Puławski Klub Wioślarski	Puławy	1932
Klub Wioślarski	Barcin (Wlkp.)	1932
Wojskowy Klub Sportowy „Śmigły”	Wilno 3, Bat. Sap. — Kościuszki 1	1933
Klub Sportowy „Z. U. A. W.”	Warszawa, Marszałkowska 151, m. 6	1933
Pocztowe P. W. Okręg 8, Sekcja Wodna	Bydgoszcz, Jagiellońska 5	1933
Pakoskie Tow. Wioślarskie	Pakość	1933
Klub Sportowy „Promień”	Warszawa, Senatorska 19	1933
Warszawski Klub Sportowy Wodny „Nurt”	Warszawa, Solec 8	1933
Okręgowy Klub Sportowy Kolejowego P. W. „Orzeł”	Warszawa, Brzeska 2 Bud. 57	1934

ROK 11 WARSZAWA STYCZEŃ 1935 R. Nr 1

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Noworoczne powitanie

Rozpoczynamy dalszy etap naszej służby publicystyczno-informacyjnej w dziedzinie sportów wodnych. Etap tem ważniejszy — że już jedenasty.

Dziesięć lat — to w życiu czasopisma, zwłaszcza sportowego, nieomal epoka! Taka właśnie epoka zamknęła się za nami, przeminęła i... dziś rozpoczynamy nową.

Z tej racji odczuwamy pewien przypływ entuzjazmu, budzącego się zazwyczaj w momentach ważnych. Z tym entuzjazmem witamy przy Nowym Roku wszystkich naszych Przyjaciół — Prenumeratorów i Czytelników.

Pragnęlibyśmy, z okazji przeżywanej daty, wydobyć ów serdeczniejszy akord, któryby jeszcze bardziej ożywił sympatje i względy, jakiemi jest darzony „Sport Wodny", pragnęlibyśmy go jeszcze bardziej zespolić z coraz liczniejszą rzeszą wodniaków.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że nasz zapał jest conajmniej przedwczesny bo akurat „północ mrozem dmucha". Nie podzielą więc tego zapału nasi wioślarze, żeglarze, kajakowcy — teraz w dobie rozłąki z wiosłem, żaglem i wodą.

A mimo to idziemy do Nich z gorącem powitaniem, z zapewnieniem kontynuowania i rozwijania podjętych przed dziesięciu laty zadań i prac, z życzeniami aby rozwój sportów wodnych przybrał w sezonie najbliższym jeszcze żywsze tempo.

Tegoroczna praca sportowa odbywać się przecież musi pod znakiem XI Olimpjady. Jej jakość i osiągnięte pod koniec sezonu wyniki, zadecydują o naszych sukcesach lub niepowodzeniach w Berlinie.

Udział Polaków w XI Olimpjadzie, mającej się rozegrać w stolicy państwa sąsiedniego, będzie o wiele łatwiejszy i tańszy. Powinien więc być wybitny — nietylko w znaczeniu liczby zawodników, lecz i zdobytych laurów.

Program XI Olimpjady ma, po raz pierwszy, zawierać igrzyska kajakowe. W tej niezbyt silnie obsadzonej konkurencji, nie powinno zabraknąć naszych zawodników. Wśród kajakowców krakowskich, śląskich i poznańsko-pomorskich, posiadamy kilka talentów sportowych, które należałoby odpowiednio rozwinąć. Zjazd Delegatów Polskiego Związku Kajakowego, zwołany na 20 stycznia r. b. do Krakowa, powinien tę ważną sprawę wszechchronnie rozważyć i ustalić plan działania.

Udział starszych gałęzi sportu wodnego z wioślarstwem na czele, jest oczywisty, uświecony tradycją, a więc nie ulegający żadnym wątpliwościom. Sezon najbliższy nam wskaże, w kim mamy pokładać nadzieje olimpijskie. Poszukiwania wioślarskie przyszłych Olimpijczyków odbywać się będą nietylko and Wisłą, Wartą i Brdą, ale także nad Prosną, gdyż praca wioślarzy kaliskich w roku 1934 wydała jak wiemy, wyjątkowo piękne plony. Wilja i Niemen też zasługują na zwrócenie uwagi...

Czy to będzie żeglarstwo, czy pływactwo — w każdej dziedzinie sportowej, stajemy w obliczu ożywionego sezonu przedolimpijskiego. Musimy wytężyć wszystkie siły, aby ten sezon nie został zmarnowany!

Turystyka wodna pociągnie napewno dalsze zastępy gorących zwolenników. Dawni, wytrawni włóczędzy wyruszą na wody bliższe i dalsze. Będą może i tacy, co wyruszając z Kołomyi, nie oprą się, aż w... Szanghaju!

W dziedzinie turystycznej aktualną się staje potrzeba urządzania międzynarodowych wycieczek wioślarskich, co rok do innego kraju, na wzór zeszłorocznego spływu „okolicami Berlina".

„Sport Wodny" trwa na posterunku nawet wtedy, gdy sporty wodne zapadają w letarg zimowy, gdy ich tereny więzi powłoka lodowa. Jest zatem prawie jedyną atrakcją martwych miesięcy, prawie jedyną rozrywką wodną, skazanych na bezczynność wodniaków, echem minionego i zwiastunem nadchodzącego sezonu.

Dlatego też w powitaniu noworocznem, na progu jedenastego roku swej egzystencji, opartej na wzmocnionych podstawach, „Sport Wodny" zwiastując wyjątkowo ożywiony sezon, w obliczu XI Olimpjady, wzywa czuwający, sportowy ogół wodniaków —

D o d z i e ł a!



Przygotowanie olimpijskie wioślarzy

Zbliżamy się szybkim krokiem do regat olimpijskich. Przed Olimpjadą wielką próbą naszej sprawności będą regaty o mistrzostwo Europy, które odbędą się również na torze olimpijskim w Berlinie na jeziorze Grünau. Jasnem jest, że warunki, w jakich będziemy startować zarówno w roku bieżącym, jak i r. 1936 będą wyjątkowo korzystne. Niewielka odległość dzieląca nas od Berlina, podobne warunki klimatyczne i niewielka różnica w pożywieniu, to całość znacznie pomyślniejsza dla nas, niż np. obca kuchnia włoska czy angielska, czy też klimat górski, jaki mieliśmy w Lucernie i t. p. Do nas należy obecnie troska o takie przygotowanie osad, abyśmy w stu procentach wykorzystali te sprzyjające warunki i wyciągnęli z nich jaknajwiększą korzyść.

W innych krajach przygotowanie olimpijskie jest rozmaicie potraktowane. W pewnych. jak np. w Anglji wogóle nie mówi się o przygotowaniu olimpijskiem. Anglicy wychodzą z założenia, że sportowiec powinien do każdych zawodów przygotowywać się jak tylko może najlepiej, a zawodów o mistrzostwo Anglji, czy mistrzostwo Imperjum Brytyjskiego nie uważają oni wcale za gorszy i mniej zaszczytu przynoszący rodzaj zawodów.

Natomiast państwa, należące do FISA, nieco inaczej zapatrują się na tę sprawę. Tu w grę wchodzi także i prestiż Europy, jako całości w walce z potęgą amerykańską. To też wiele państw już oddawna pracuje nad planami przygotowania, tak, aby sierpień 1936 roku zastał je w pełni sił i formy.

Problem przygotowania olimpijskiego jest oczywiście i dla nas niesłychanie ważny, tem ważniejszy, że na ostatnich dwóch olimpjadach nie wychodziliśmy z pustemi rękoma, ale zaliczaliśmy się do państw w wioślarstwie poważniejszych.

Pierwszy raz osady polskie uczestniczyły w zawodach olimpijskich w r. 1924 w Paryżu. Byliśmy wówczas reprezentowani w biegu jedynek przez A. Osiecimskiego-Czapskiego, a w biegu czwórek ze sternikiem przez osadę ówczesnego Koła Wioślarzy Warszawskich, dzisiaj Klubu Wioślarskiego „Wisła". Zarówno w jednym, jak i w drugim biegu nie uzyskaliśmy żadnych sukcesów, dając się wyeliminować przez inne kraje. Przygotowania do igrzysk olimpijskich właściwie nie było. Zorganizowano jedynie elminacje przedolimpijskie, które odbyły się w terminie nieco za wczesnym. Najlepszym dowodem tego jest, że czwórka K. W. W., wygrywająca eliminację olimpijską, przegrała bieg o mistrzostwo Polski w kilka tygodni później. Kluby same przygotowywały swoje osady do regat, a związek ograniczył się do nadzorowania prac klubowych, a następnie do opieki nad wyeliminowanemi osadami. Był to zresztą okres, w którym nie mieliśmy dobrych sił trenerskich i nasze osady trenowane były przez amatorów.

Następna Olimpjada w r. 1928 w Amsterdamie zastaje nas nieco lepiej zorganizowanymi. Związek organizuje nietylko eliminacje przedolimpijskie, ale także i ośrodki przygotowania olimpijskiego. W tym roku trudnością była zbyt wielka ilość eliminacyj. Pierwsza z nich w[illegible]na początek czerwca — ostatna na 3 lipca, a re[illegible]kie trzy tygodnie później. Wymagało się więc[illegible]y, aby była w formie przez dwa miesiące, co jest [illegible] wprost niemożliwem. W rezultacie eliminacyj zakwalifikowano do regat olimpijskich osadę BTW na czwórce ze sternikiem i osadę AZS Warszawa na ósemce. Na regatach olimpijskich BTW zajęło trzecie miejsce w biegu czwórek, a AZS Warszawa odpadł po zaszczytnej walce z Kanadą.

W jeszcze gorszych warunkach odbywały się eliminacje przed regatami olimpijskiemi w Los Angeles. Wówczas bowiem wchodziła w grę kilkutygodniowa podróż do Ameryki i start w zupełnie odmiennych warunkach klimatycznych. Przygotowania właściwie nastawiono na jeden klub, którym był Klub Wioślarski z r. 1904 Poznań. W ciągu przygotowań okazało się, że WTW posiada dwie doskonałe osady, które coraz poważniej wchodziły w rachubę, aż wreszcie wygrywając eliminacje na czwórkach ze sternikiem i dwójkach ze sternikiem zakwalifikowały się do Igrzysk Olimpijskich. Obok nich pojechała jeszcze osada K. W. „04" Poznań na dwójce bez sternika.

Regaty w Los Angeles powiodły się nam znakomicie. Drugie miejsce dwójki Braun i Ślązak, trzecie dwójki Budziński i Mikołajczak oraz trzecie czwórki WTW: Braun, Ślązak, Urban i Kobyliński dowodzą jasno, że na igrzyskach zajęliśmy jedno z czołowych miejsc wśród państw europejskich.

Warto się teraz zastanowić, jak należy prowadzić przygotowania olimpijskie wobec powyższych sukcesów. Stwierdzić należy przedewszystkiem stan faktyczny. Nie jest on zbyt pomyślny. W chwili obecnej nie dysponujemy takiemi osadami, jakiemi były w r. 1931 osady Klubu Wioślarskiego „04" z Poznania. Wyrównanie klasy nastąpiło, ale raczej in minus, niż in plus. Dysponujemy natomiast wielkiemi nadziejami na przyszłość. Ośrodki tego rodzaju co Warszawa, Wilno, Grodno, Bydgoszcz, Poznań, a przedewszystkiem dysponujący tyloma wioślarzami dobrej klasy Kalisz powinny w r. b. wystawić kilka dobrych osad. Jeśli osady te miałyby możność pracy z jakimś trenerem zagranicznym a następnie, jeśli ułatwiłoby się im wzajemną rywalizację — to wówczas możemy śmiało liczyć na dojście do dobrej klasy.

Rozpatrując przygotowanie olimpijskie teoretycznie, natrafiamy na szereg problemów, a mianowicie:

1) czy przygotowaniem mają kierować kluby, Komitety międzyklubowe czy też związek?

2) sprawa trenera zawodowego i masażysty.

3) sprawa dożywiania zawodników,

4) sprawa obozu treningowego dla reprezentacji.

Pierwszy rzut oka wystarczy, aby przekonać się, jak wielkie zadania gopsodarcze stoją przed nami. Oczywiście, gdyby to był okres pomyślnej konjunktury, to wówczas niejeden z klubów sam dałby sobie radę i wystawił bez pomocy związku niezłą osadę, ale dziś liczba klubów, mogących zaangażować trenera zawodowego maleje z roku na rok, kluby nie mają za co łodzi kupować, nie mają też pieniędzy na wysyłanie osad na regaty. Jak wybrnąć z tego splotu zagadnień?

Jest rzeczą jasną, że im większy wybór wioślarzy, tem większa możliwość zformowania dobrej osady. Cały ośrodek wystawi zawsze lepszą osadę, niż jeden klub. To też należałoby usilnie popierać koncepcję formowania osad mieszanych w ośrodkach, które mają po dwa i więcej klubów. Tutaj dobro publiczne musi usunąć w cień niektóre ambicje klubowe, które zresztą są zupełnie zrozumiałe. W takim, np. Berlinie zgromadzono w t. zw. Olympiazelle 30 najlepszych wioślarzy dla wspólnego treningu. Po kilku treningach już zostało ich tylko 24, a wogóle głównem zadaniem tej grupy olimpijskiej jest przygotowadnie dobrej ósemki do walki z Ameryką i Anglją. Żaden z klubów berlińskich nie odmówił oddania swych wioślarzy do tego obozu, choć oznacza to poważne osłabienie szans na zwycięstwa klubowe w regatach 1935 r. Dlatego też należy przyklasnąć

myśli utworzenia w Warszawie ósemki kombinowanej. Podobne osady powinny powstać także w innych ośrodkach.

Oczywiście wysunie się odrazu sprawa, t. zw. tabeli punktacyjnej. W r. 1932 postawiono sprawę w ten sposób, że klub, który pojedzie do Los Angeles zajmie pierwsze miejsce w ogólnej punktacji, bez względu na ilość posiadanych punktów. Ta sprawa jednak nie wchodzi w rachubę obecnie. Przy tworzeniu osad kombinowanych można punkty przez takie osady zapisywać osobno, a pod koniec sezonu obliczyć, ile punktów przypada na każdy klub, który brał udział w takiej kombinowanej osadzie. Ostatecznie możnaby wogóle nie zapisywać punktów nikomu. W każdym bowiem razie, aczkolwiek jest to pewnego rodzaju osłabienie stanowiska klubu, ale czerpie z tego korzyści całość polskiego wioślarstwa. O tem należy pamiętać!

Jak już zaznaczyłem sprawa trenerów jest o tyle bardziej skomplikowana, że na wydatek taki może sobie pozwolić stosunkowo niewielka ilość klubów. Przy tworzeniu osad kombinowanych również powstaje problem, kto ma angażować trenera i kto go ma opłacać. Jeśli nowy projekt PUWF zostanie zaakceptowany, wówczas nie należy wątpić, że z funduszów PUWF da się opłacić kilku trenerów krajowych. Trenerzy ci wykazali swoją sprawność w r. ub. i można mieć nadzieję, że sprawa ta będzie jeszcze lepiej stała w r. bież. Mojem więc zdaniem przygotowaniem olimpijskiem powinny się zająć albo międzyklubowe Komitety już istniejące, albo też komisje przygotowania olmpijskiego, złożone z przedstawicieli tych klubów, które mają zamiar sportowo pracować. Opłacenie trenera, który przecież może nadzorować także i inne osady, przeprowadzenie zaprawy zimowej, zaangażowanie masażysty i t. d., będzie zawsze łatwiejszem i prostszem dla komisji międzyklubowej, niż dla jednego klubu. Wymaga to wprawdzie pewnej abnegacji ze strony pewnych klubów, ale z tem już musimy się pogodzić.

Sprawy dożywiania zawodników i obozów olimpijskich łączą się dość ściśle ze sobą. Dożywianie zawodników jest sprawą bardzo aktualną, wiemy bowiem w jak ciężkich nieraz warunkach znajdują się nasi czołowi zawodnicy. Należy więc opracować szczegółowo kosztorys takiego wyżywienia i starać się najbardziej potrzebującym przychodzić z pomocą.

Obóz olimpijski w r. bież. mojem zdaniem nie będzie jeszcze aktualnym. Natomiast wydaje mi się koniecznem zorganizowanie obozu dla zawodników, wyznaczonych do mistrzostw Europy. Obóz ten powinien się odbyć tuż po mistrzostwach Polski w Bydgoszczy i ztamtąd powinien nastąpić wyjazd do Berlina. Obóz powinien być potraktowany bardzo rygorystycznie, tak, aby osady utrzymały się w formie do regat FISA. Zachodziłaby jedynie konieczność ustalenia trenera, któryby przepowadził ostatnie treningi przed mistrzostwami i następnie towarzyszył osadom do Berlina. Na to pieniądze zawsze muszą się znaleźć.

Poza przygotowaniem wioślarskiem trzeba także pamiętać o odpowiednim nastroju psychicznym, który musi zapanować w naszych klubach przed olimpjadą. W klubach powinny zniknąć już swary i nieporozumienia. Nie małe wycieczki i przyjemna zabawa na trawce, ale solidna praca sportowa powinna być celem i zadaniem naszych klubów. Zarządy naszych klubów muszą pouczyć młodzież i wszystkich członków o ważności prac przedolimpijskich i przedstawić don osłość tych prac dla Polski i jej mocarstwowego stanowiska wśród innych państw świata. Wiemy, jak wielkie znaczenie przywiązuje się do wyników sportowych w polityce, wiemy, że szanuje się i poważa nawet państwa małe, jeśli one wykazują energię i żywotność na polu sportowem, jak mamy tego dowód choćby na Finlandji. Trzeba więc wykrzesać tę iskrę zapału, która powoduje, że nawet i w skromnych warunkach dochodzi się do świetnych wyników. Wszelkie więc mniej lub więcej drobiazgowe kłótnie i spory muszą zejść na dalszy plan. Naszem hasłem musi by: zwycięstwo w Berlinie!

W. Długoszewski

O wioślarstwie amerykańskiem

Ogół społeczeństwa ma o Stanach Zjednoczonych zgoła mylne pojęcie. Odnosi się to zarówno do spraw przemysłowo-handlowych jakoteż do innych dziedzin zainteresowań. Do niedawna przeciętny Europejczyk sądził, że dolary leżą w Nowym Yorku „na ulicy", i może w przenośni było w tem nieco prawdy, lecz nie trzeba zapominać, że schylając się po nie człowiek już nigdy nie był w stanie spojrzeć w górę, by zobaczyć niebo. Zdobywa powodzenie materjalne, lecz prawie zawsze zatraca spokój i zadowolnie oraz zabija delikatniejsze uczucia, uważane przez Amerykanów za nierealne.

Wioślarstwo amerykańskie jest nastawione prawie wyłącznie na regaty oraz krótkie wyjazdy spacerowe na jedynkach bez uprawiania turystyki wioślarskiej. Wioślarze amerykańscy rzeczywiście nie znają zupełnie wycieczek wioślarskich obliczonych na kilka dni, a wyjazd na cały



Dr. D. J. Tilgner, jako gość w Detroit Boat Club



Detroit Boat Club

dzień jest już dla nich pewnego rodzaju wydarzeniem, które się długo pamięta. Prawie w wszystkich klubach panuje specyficznie amerykański duch zarówno w obcowaniu towarzystkiem jakoteż w działalności sportowej. Wioślarz amerykański zna dwie alternatywy, t. j. albo zabija wolny od zajęć czas w sposób mało interesujący albo wiosluje na względnie krótkie odległości w sposób bardzo intensywny, co można zauważyć zwłaszcza wśród wioślarzy trenujących. W tym zakresie nie uznaje się połowiczności, co stanowi chlubną cechę wszystkich współzawodników amerykańskich.

Amerykańskie towarzystwa wioślarskie są urządzone z małemi wyjątkami raczej skromnie jakkolwiek zaopatrzone w wszystkie konieczne urządzenia. Przewaga przystani zbudowanych zwykle z drzewa należy do towarzystw posiadających średnio około stu członków lub mniej. Tabor składa się prawie wyłącznie z łodzi wyścigowych i nie udało mi się spotkać ani jednej łodzi półwyścigowej, któraby nie była własnością prywatną.

Starsi członkowie lub spacerowicze jeżdżą na względnie szerokich jedynkach lub dwójkach typu wyścigowego, wykonanych jednak z fornieru grubszego i mocniejszego. Łodzie te są przeważnie własnością prywatną, a poszczególni członkowie oburzyliby się, gdyby kazano im płacić dodatkowe opłaty za przechowywanie swoich łodzi, jak to jest w zwyczaju w niektórych klubach polskich. Posiadanie łodzi prywatnych idzie bowiem po linji interesów towarzystwa, odciążając i oszczędzając tabor klubowy.

Przeciętne towarzystwo wioślarskie w Stanach posiada więc względnie liczne łodzie, małą salkę dla trofei regatowych i przebieralnie zaopatrzone obowiązkowo i zawsze w ciepłe i zimne natryski. Rzadko kiedy, a raczej prawie nigdy nie spotyka się bufetu, który w niektórych warunkach europejskich jest uważany za warunek powodzenia. Mimo to można u amerykańskiego przystaniowego otrzymać prawie wszystkie potrawy świeże i tanio za wyjątkiem napojów alkoholowych. Pod tym względem stanowisko każdego sportowca jest jasne i zdefinjowane, a starsi członkowie skrupulatnie przestrzegają na terenie klubów powyższą zasadę. Tak wyglądają kluby w stolicy kraju Waschington, Pittsburgu i jedyne towarzystwo wioślarskie w wielomiljonowem mieście Chicago. Wogóle sport wioślarski jest w porównaniu z innemi gałęziami sportu rozwinięty bardzo słabo w Stanach Zjednoczonych.

Zgoła inaczej wygląda najstarszy klub wioślarski mieszczący się w Detroit. Założony w r. 1839 pod nazwą Detroit Boat Club mieści się obecnie w pięknym trzypiętrowym gmachu o bardzo ładnych i przestronnych urządzeniach wewnętrznych z przystanią zaopatrzoną w otwartą cementową pływalnię z stale filtrowaną wodą. I znowu jak w innych towarzystwach bufet nie jest celem, lecz jedynie koniecznością, którą trzeba uwzględnić, co nie oznacza, aby był pod jakimkolwiek względem zaniedbany. Poszczególni członkowie bardzo często urządzają w specjalnych apartamentach klubowych przyjęcia dla swoich prywatnych gości, co należy do bardzo dobrego tonu i świadczy o wysokim standing towarzyskim danego klubu. Posiadając 450 członków, z których każdy płaci po 70 dol. rocznie. Klub w niedawnej przeszłości odgrywał dużą rolę na regatach kanadyjskich i amerykańskich, jakkolwiek obecnie zrezygnowano z zawodowego trenera i ze zwycięstw.

Jeszcze większem towarzystwem jest potężny New York Athletic Club posiadający w swej rezydencji zamiejskiej Travers Island również między innemi dobrze postawiony oddział wioślarski o nastawieniu wyłącznie regatowem. Klub ten jest z swojemi 6000 członkami organizacją zbyt wielką, ażeby umożliwiać współżycie swoich członków. Posiada urządzenia, w które obcym trudno uwierzyć: W wielopiętrowej centrali nowojorskiej nie brak nawet bibljoteki zawierającej 15.000 tomów oraz 320 pokojów i mieszkań prywatnych dla swoich członków. Członkostwo można otrzymać tylko z zaproszenia, płacąc wpisowe wynoszące 110 dol. oraz 75 dol. rocznych składek. Klub posiada swoich członków w wszystkich, nawet najbardziej odległych krajach świata.

Należy podkreślić, że amerykańskie kluby wioślarskie odnoszą się bardzo życzliwie do wioślarzy z dalekich krajów, a piszący był zdaje się pierwszym wioślarzem regatowcem z Polski, który podał kolegom amerykańskim garść wiadomości o naszych poczynaniach wioślarskich. Warto przytoczyć, że czterech wioślarzy z tegorocznej mistrzowskiej ósemki amerykańskiej jest pochodzenia polskiego i włada językiem polskim.

Chicago, w grudniu 1934 r. *Dr. D. J. Tilgner*

Smutne sprawy

Już niejednokrotnie podkreślałem na łamach „Sportu Wodnego" konieczność obserwowania w sporcie żeglarskim, jako par excellence dżentelmeńskim, tego wszystkiego, co jest istotą „gentelman'a" i sądzę, że prawdziwym jachtsmenom nie potrzebuję ani tych zasad powtarzać, ani też definjować pojęcia, które powyższa angielska nazwa zawiera. Jeżeli dziś do tego tematu powracam, to dlatego, że niestety w pewnej części naszych najmłodszych żeglarzy cechy te zaczynają zanikać, co jest tymbardziej smutne, że stoimy w przededniu wyjścia na teren międzynarodowy, na regaty Kilońskie, Olimpjadę, etc.

Interesując się całokształtem naszego jachtingu, nietylko jego stanem obecnym, ale i przyszłością która jak wiadomo, zależy w dużej mierze od młodzieży żeglarskiej, biorę chętnie do ręki „Szkwał", żeby zapoznać się z ideologją i dążeniami naszyih młodych żeglarzy. Jest to zresztą lektura dość zabawna, broń Boże nie ze względu na umieszczane w każdym numerze niedowcipne dowcipy, raczej ze względu na poważne, a do śmiechu nieraz pobudzające artykuły. Można się nieraz dobrze ubawić, czytając poważnie pisane niepoważne artykuły starych wilków morskich z kilku- lub kilkunasto miesięczną praktyką.

Niestety, grudniowy numer „Szkwału", mimo licznych dowcipów nastroił mnie raczej smutnie, gdyż to, co tam wyczytałem, świadczy jak zastraszająco nieobeznana jest część naszych młodych żeglarzy z najelementarniejszemi zasadami jachtingu, a szczególnie z obowiązującemi na całym świecie zasadami i przepisami regatowemi. Nie dosyć na tem, ale nawet z elementarnemi formami współżycia ludzi kulturalnych zdaje się być wśród tych młodych kolegów, jakoś nietęgo.

Wspomniany numer „Szkwału" zawiera dość obszerne sprawozdanie z działalności AZM-u w ubiegłym sezonie. Między innemi jest tam omówiony udział AZM-u w regatach urządzonych przez Oddział Morski YKP w Gdyni. Możnaby te naiwne utyskiwania na straszną „babę Jagę" w postaci Komisji Regatowej, która chcąc dokuczyć starym wilkom morskim z AZM-u nie przyznała im nagrody i na złość wymyśliła formułkę handicapową, — pominąć milczeniem, gdyby nie chodziło o przyszłość sportu żeglarskie-

go i o zapobieżenie ewentualnemu skandalowi w razie wystąpienia takich niepoważnych laików, kiedyś na regatach międzynarodowych.

Żale regatowców „z domowem wykształceniem" są tak naiwne, że brak tylko oskarżenia pod adresem YKP, że śmiał ich fatygować zaproszeniem na regaty, zamiast przysłać im pierwszą, lub nawet specjalnie ufundowaną nagrodę, zwalniając od brania czynnego udziału w wyścigu. Z każdego słowa tej relacji tchnie zupełna nieznajomość przepisów i zwyczajów regatowych, których nie wymyśliły zresztą na utrapienie AZM-u znienawidzone przezeń „kluby", lecz, które opierają się na przeszło stuleniem doświadczeniu jachtsmenów wielkich narodów żeglarskich.

Zarzuty postawione Komisji Regatowej były tak nieprawdopodobne, a zarazem tak potworne, że czułem się w obowiązku, zarówno jako Wice-Prezes PZŻ, jak i członek Zarządu Głównego YKP, sprawę dokładnie zbadać. Boć przecie zarzuca się Komisji Regatowej nie mniej ni więcej tylko zwykłe szachrajstwo, bo ustanowienie i zastosowanie formułki handicapowej post factum.

Tymczasem wystarczy wziąć do ręki komunikat o omawianych regatach, żeby się przekonać, ze dla jachtów nie mających klasowych współzawodników, do których należał naturalnie i **„Poświst"** AZM u przewidziany był handicap. Jak mało AZM regatami się interesował świadczy fakt, że Komisja Regatowa musiała dopiero przypomnieć, że jacht musi być przed regatami pomierzony. Jak niepoważnie Panowie z AZM traktują najpoważniejszą dla każdego jachtsmena sprawę regat, świadczy również fakt, że zaproszeni do udziału w Komisji Regatowej, wydelegowali do niej **„bardzo miłą i wesołą, ale zupełnie nie biorącą udziału w pracach komisji"** Koleżankę.

YKP, którego dążeniem było i jest zawsze dopomagać młodzieży interesującej się sportem żaglowym, zaprosił AZM i Harcerzy na swoje regaty, żeby im dać sposobność do zapoznania się z organizacją regat i do wykazania swej sprawności w szerszem gronie, choć zasadniczo udział w regatach mogą brać tylko organizacje należące do PZŻ.

Można było zaproszenia „wrogo nastrojonego" Klubu nie przyjąć, można było, a nawet trzeba było protestować, jeżeli miało się po temu poważne powody — ale wybaczą Panowie z AZM, być zaproszonym, nie założyć protestu w przepisanym czasie i miejscu, a potem biadać publicznie, to są metody malca, który biegnie do mamy, bo Kazio pokazał mu język.

Tego rodzaju postępowanie jest zgoła nie jachtsmeńskie — i na całym świecie jest podstawą do dyskwalifikacji do udziału w regatach.

AZM — może być pewnym, że w przyszłości przykrość być zaproszonym na regaty YKP już go nie spotka, a przypuszczam, że żadna inna organizacja żeglarska nie będzie się dobijała o wątpliwy zaszczyt regatowania z pseudojachtsmenami, których zarozumiałość jest jedyną właściwością w wysokim stopniu, wiedza zaś i znajomość rzeczy są minimalne.

Panowie z AZM zapominają, że istnienie Jachtingu w odrodzonej Ojczyźnie jest wyłączną zasługą pogardzanych przez nich Klubów, a przedewszystkiem Yacht Klubu Polski. Zasady, których panowie nie chcecie uznać, zostały wprowadzone przez doświadczonych jachtsmenów, którzy stawali już do regat wówczas, kiedy Panowie byliście jeszcze u Bozi na półeczce. Zasady te nie są bynajmniej ich wynalazkiem, lecz stanowią regulamin międzynarodowy, bez którego gruntownej znajomości nie można marzyć o występowaniu na forum międzynarodowym.

Spodziewam się, że miarodajne czynniki zainteresują się wreszcie działalnością AZM, na który wydają co roku poważne kwoty z funduszów publicznych, i do czasu nabycia wiedzy i przedewszystkiem kultury żeglarskiej, nie wypuszczą jego członków na arenę międzynarodową, gdzie pojawienie się tego rodzaju jachtsmenów, byłoby tylko wstydem dla naszego żeglarstwa.

Na zakończenie pozwolę sobie przytoczyć do użytku AZM zasady olimpijskie opracowane, nie przez YKP, ani PZŻ, lecz przez koryfejuszy sportu angielskiego, a przyjęte na Kongresie Olimpijskim w Pradze w r. 1925-ym:

Czy jesteś sportsmenem?

1) Czy uprawiasz grę dla gry?
2) Czy grasz dla twojego zespołu, czy dla siebie?
3) Czy wykonujesz rozkazy twojego szefa ekipy bez pytania i krytyki?
4) Czy uznajesz decyzję sędziego bez sprzeciwu?
5) Czy umiesz zwyciężać bez chełpliwości i przegrywać bez szemrania?
6) Czy przegrałbyś raczej, niż miałbyś popełnić coś niehonorowego?

Czesław Petelenz

Zdobywca Atlantyku udziela nam wywiadu

Jeden z naszych zapalonych wodniaków inż. R. Niewiadomski, miał okazję rozmawiać ze sławnym zdobywcą oceanu Atlantyckiego—por. Mar. Handl. Jerzym Świechowskim, który wespół z por. Andrzejem Bohomolcem dokonał zuchwałej wyprawy na maleńkim slupie „Dal", o 4 zaledwie tonach wyporności (bez ciężaru martwego kila czyli balastu, umocowanego pod właściwym kilem jachtu) i niespełna 9 m. długości kadłuba w linji wodnej, przy szerokości 2,15 m. wyprawy z Gdyni... do Nowego Jorku i dalej wewnętrznemi wodami amerykańskiemi do Chicago, gdzie właśnie miała miejsce wielka wystawa światowa.

O pierwszej części tej wyprawy, dokonanej jeszcze latem roku 1933, pisaliśmy swego czasu w „Sporcie Wodnym". Maleńka „Dal" przebyła wówczas ciężki cyklon na oceanie, ratując się tym ostatecznym sposobem, jakim jest wyrzucenie z dziobu jachtu pływającej kotwicy t. zw. dryfkotwy. Metodę tę, zbawczą dla małych żaglowców, opisywaliśmy obszernie w r. z. w artykule „Dobę na dryfkotwie", zaczerpniętym z jednej z podróży szkolnych jachtu



Wybrzeże na Bermudach



Oznaczenie szerokości geograficznej na oceanie. Ś. p. por. Witkowski z sekstansem

P. U. W. F., większego znacznie, niż „Dal", bo wypierającego 13 ton (wraz z balastem) — jolu „Temida II".

Ze wzruszeniem witam szczupłego, drobnej raczej postawy bohatera Atlantyku...

— Najbardziej emocjonującym momentem Waszej wyprawy było spotkanie z cyklonem. Jeśli się nie mylę, jesteście, Panowie, załogą drugiego dopiero jachtu, który szczęśliwie przeszedł „oko" cyklonu na oceanie?

— Istotnie, udało się to przed nami słynnemu kapitanowi. Vossowi. Jego jol „Królowa Mórz", większy zresztą od naszej „Dali", ratując się na dryfkotwie wpadł na oceanie Wielkim w kleszcze strasznego tajfunu i spotkał jego „oko" na swej drodze. Zerwanie liny od dryfkotwy powoduje wywrócenie się „Królowej Mórz" kilem... do góry. Jednak jacht wstaje po chwili, a załoga majstruje naprędce improwizowaną dryfkotwę i z wielkim trudem odpompowywa wodę z kajuty. Zupełnie podobną awarję mieliśmy na naszej „Dali"...

— Jakże to się stało, że nie umknęliście na takim śmigłym jachcie jak „Dal" przed „okiem" cyklonu? Musiały przecież być zawczasu wyraźne symptomy nadciągającego niżu: „halo" (pierścień) dokoła słońca, „cirrusy" (pierzaste obłoczki w górnych warstwach atmosfery) i spadek barometru?

— Wszystko to zaobserwowaliśmy na 2 dni przed cyklonem, a dn. 18 sierpnia (1933 r.) pod sztormowym ożaglen.em uciekaliśmy już pełnym (dmącym wprost od tyłu) lub pół-pełnym (dmie ukośnie z tyłu) wiatrem z szybkością 8 węzłów (15 km/godz.), określiwszy w przybliżeniu położenie środka niżu („oko") i drogę cyklonu.

— Więc „Dal" znalazła się w t. zw. bezpiecznej połowce cyklonu.

— Początkowo tak, jednak droga cyklonu, niedokładnie oznaczona, skrzyżowała się później z naszym kursem. Cyklon zatoczył nieoczekiwanie łuk, a myśmy, zmuszeni siłą wichru i potęgą fal do sztormowania na dryfkotwie, znaleźliśmy się akurat na linji „oka".

— To, istotnie, pech szczególny!

Wiem od ś. p. por. Witkowskiego, którego wypytywałem w Gdyni, podczas remontu naszej „Temidy", że na dryfkotwie trzymała się „Dal" zadawalniająco... 4 rumby (około 4.°) do wiatru, ale doświadczeni żeglarze, jak Panowie, powinni byli dać drugą rezerwową linę do dryfkotwy, a najlepiej zabrać w drogę dwie kompletne kotwice pływające?

— Ba, nie trzeba zapominać, że jechaliśmy po kawalersku... po polsku... z fantazją! Czy Pan da wiarę, że tę dryfkotwę, na której ratowaliśmy się dn. 19.VIII, uszyłem na kilka godzin... przed użyciem. Co do liny, to mimo okręcenia szmatami („oklajdowanie"), zerwała się nam, gdyż martwy kil „Dali", umieszczony blisko rufy, powodował zadzieranie dziobu jachtu wysoko do góry. Ułatwiało to wspinanie się na grzywacze przy sztormowaniu w ćwierć-wiatru (pod żaglami), ale na dryfkotwie jacht szarpał mocno za jej linę... Użyć łańcucha (na pierwsze kilka metrów) nie chcieliśmy, w obawie o złamanie sztagu i baksztagu wodnego (żelazne sztaby, utrzymujące bukszpryt czyli poziome drzewce na dziobie jachtu).

— Oko cyklonu przetrzymaliście szczęśliwie... nocą z 19 na 20 sierpnia, awarja zdarzyła się później już nad ranem?

Jaki mógł być przechył jachtu, czy bliski do „zwrotu przez kil"?

— Było to o wpół do ósmej rano. Jacht położył się tak szybko, że wypadliśmy z kojek... na sufit kajuty. Przechył obliczam na jakie 120°. Maszt zanurzył się pod wodę... Przy podnoszeniu się „Dali" pod działaniem ciężaru martwego kila (moment obrotu, czyniący równowagę jachtu trwałą, podobnie jak w znanych zabawkach-lalkach z ołowianą podstawą) maszt, wychodząc z wody, trzasł, jak zapałka, na wysokości 4 m. Kajutę zalała woda... równo z kojami. Bohomolec, jako cięższy i pozbawiony palców u ręki, został na dole: wylewał wodę wiadrem przez drzwiczki, choć chlustało mu ciągle do środka.

My obaj z Witkowskim rzuciliśmy się na górę, ratować stengę masztu (górną część i liny takielunkowe oraz zapasowe drzewca, które zmyło do morza. Chodziło przedewszystkiem o uniemożliwienie miotanie falami stendze wybicia otworu w poszyciu jachtu... Poszlibyśmy wtedy odrazu na dno.

— Jak „Orion", wracający z regat bornholmskich pod Rozewiem?

— Tak, jak „Orion"!

Po przytroczeniu stengi i zapasowych drzewc do zgniecionej nadbudówki, zmajstrowaliśmy w trudnych niezmiernie warunkach przy przechyłach do 70°, na zalewanym co chwila górami wody pokładzie nową, improwizowaną z dwu belek dryfkotwę.

— Te improwizacje — djabła warte, nieprawda?

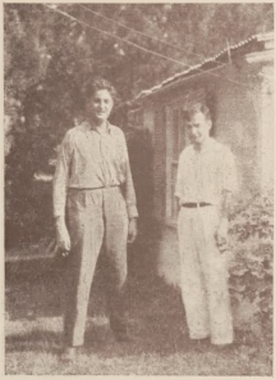
— Tak, na nowej dryfkotwie „Dal" stała bardzo źle... właściwie bokiem do fali!

Wylewaliśmy ciągle wodę z kajuty...

— Fale w drugiej części wiru cyklonicznego były wyższe?



„Dal" na rzece Detroit



Andrzej Bohomolec i Jerzy Świechowski na tle swego domku na Bermudach

— Tak, po przejściu „oka" **barometr z 732 mm drgnął wyraźnie ku górze, ale fala ciągle rosła.** W jakie trzy godziny po awarji, około 11-ej **znów mieliśmy przechył do do 90º... maszt ponownie idzie do wody. Woda zalewa i tym razem kajutę...** psuje nam radjo. Wreszcie uratowała nas gwałtowna ulewa, gniotąc straszne grzywy rozhukanych fal.

Od północy z 21 na 22.VIII fala staje się długa, równa...

— Cały czas, na głodno?

— Oczywiście! Prócz flaszek z winem nic do ust nie braliśmy.

— Jakiej grubości był pokład „Dali"?

— Cienki! Może 2 cm... sosnowy i to z sosny krajowej nie oregońskiej, kryty płótnem. Kadłub dębowy.

— Jak długo trwał 1-szy postój na Bermudach?

— Około tygodnia. Wymagał tego konieczny remont „Dali". Po wyruszeniu 3.IX w drogę do Nowego Jorku mieliśmy przeciwne wiatry... w 5 dni zrobiliśmy zaledwie 180 mil. Atak sercowy Bohomolca zmusił nas do powrotu. Wypatrywaliśmy statku, aby oddać chorego, ale nie trafił się żaden, a po 2 dniach (z wiatrem!) cumowaliśmy znów w Sommerset na Bermudach.

— Jak przedstawiała się strona finansowa: półroczny pobyt na Bermudach kosztował sporo?

— Mieliśmy zasiłek miesięczny z Ofic. Y. Klubu, ogółem otrzymaliśmy około 5000 złotych. Trzeba było oszczędzać! Witkowski, jako żonaty, zdecydował się wrócić na zimę do Gdyni. Oczekiwaliśmy jego powrotu niecierpliwie.

— No, a ostatni etap podróży?

— Wszystko poszło, jak z płatka. Mieliśmy nowe żagle, uszyte przy pomocy pięknych Bermudzianek... Woziło się za to gości jachtem na spacery. Dodaliśmy też **700 funtów ołowiu do martwego kila. Wał steru okazał się przeżarty rdzą...**

Pobyt na uroczych Bermudach był jednym pięknym snem. W cudownym klimacie tych wysp chodziło się bez marynarki, nawet podczas „zimy".

W drodze do Nowego Jorku mieliśmy taki sobie sztormik. Napotkany parowiec (zauważył „Dal", gdyż musieliśmy oświetlić żagle latarką w obawie rozjechania) chciał nas gwałtem ratować, biorąc jacht na pokład. Uciekliśmy, korzystając z ciemności nocnych.

— A przyjęcie w Nowym Jorku?

— Tłumy reporterów i fotografów. Brakowało tylko polskich! Potem bankiet w restauracji (niemieckiej!), **gdzie na żądanie publiczności orkiestra z Niemców złożona grała nam „Jeszcze Polska nie zginęła..."**

Bohomolec miał wywiad z prasą miejscową, ja przez radjo wygłosiłem przemówienie propagandowe. To też, gdy ruszyliśmy rzeką Hudson i kanałami ku jeziorom, aby osiągnąć Chicago, cel naszej wyprawy, mieliśmy już rodaków omal na każdym kroku. „Witajcie!" — wołano z obu brzegów kanału. To polscy farmerzy ściągnęli tu umyślnie, aby nas ujrzeć.

W Buffalo oczekiwała nas Rada Miejska w komplecie, prezydjum Yacht-Klubu (na maszcie powiewała bandera polska) delegacje: polska, niemiecka i włoska, no i tłumy ludu.

— Witano więc bardzo serdecznie?

— Tak, wprost entuzjastycznie. Najpiękniejsze dziewczęta wręczyły nam kwiaty... harcerze morscy amerykańscy dali honorową salwę... Noszono nas formalnie na rękach.

— Na jeziorach szliście pod żaglami?

— Oczywiście, choć warunki nawigowania na tych wodach zamkniętych są bardzo uciążliwe. Z Chicago wyruszył na spotkanie „Dali" okrętem wojennym cały komitet przyjęcia.

Nasz jachcik umieszczonym został na terenach wystawy, a nas dekorowano specjalnemi medalami. Podobne — otrzymał gen. Balbo za przelot Atlantyku z eskadro italską.

— A co będzie z „Dalą"?

— Ha, mieliśmy zamiar wracać na niej do kraju, ale **polonja chicagowska uchwaliła zakupić ją i umieścić, jako rodzaj pomnika, w jednym z parków miasta.**

Serdeczne podziękowania w imieniu czytelników „Sportu Wodnego" składamy bohaterskiemu żeglarzowi p. por. Jerzemu Świechowskiemu za ciekawe informacje o tej imponującej wyprawie.

R. N.



„Dal" na wystawie światowej w Chicago

Olbrzym i pigmej na Pacyfiku

Z dalekiego archipelagu Wysp Żółwich (Galapagos) na falach eteru przybiegło do Polski pozdrowienie radjowe od dowódcy naszej wspaniałej fregaty szkolnej „Daru Pomorza" kpt. Maciejewicza, który w imieniu własnem oraz oficerów i załogi przesyłał Życzenia Noworoczne instytucjom, opiekującym się naszą marynarką handlową, a także rodzinom i znajomym kilkudziesięciu jego zuchów, odbywającym szkolną podróż naokoło świata.

Pierwsza wyprawa dookoła kuli ziemskiej pod polską banderą...

Lata rozbiorów zaciężyły tu fatalnie na naszych poczynaniach morskich. Państwa zaborcze, choć później od nas stworzyły swe siły zbrojne na morzu i swe floty handlowe, wyprzedziły tę pierwszą polską podróż naokoło świata o lat dziesiątki przynajmniej, narody zachodnio-europejskie — o całe wieki nawet.

Wyprawa Magellana, który pierwszy objechał ziemię dookoła, miała miejsce w latach 1519 — 1522.

Nieznana dotąd na Pacyfiku biało-czerwona bandera igra na rzeźkich podmuchach passatu ponad pokładem „Daru Pomorza", a garść naszych oficerów, uczniów i marynarzy (stałej załogi) ma możność podziwiać wszelkie cuda krajów podrównikowych. Życzenia: „Dobrego Wiatru!" towarzyszą największemu żaglowcowi polskiemu w tej gigantycznej podróży, powtarzane przez tysiące ust w dalekiej Ojczyźnie. Nasza wspaniała fregata, znana już „specom" po obu stronach Atlantyku ze swych rzadkich zalet nawigacyjnych, pruje teraz fale oceanu Spokojnego kursem ku pięknym wyspom Hawajskim, na port Honolulu.

Czytelnicy „Sportu Wodnego" mogą sobie uprzytomnić niektóre sceny życia pokładowego na fregacie szkolnej z nadesłanych do naszej Redakcji zdjęć. Będzimy je reprodukować stopniowo.

Oto „Dar Pomorza" zakotwiczony na redzie w Santa Cruz na w. Teneryfie, uroczej wyspie archipelagu Kanaryjskiego, w Santa Cruz, miejscowości wsławionej pamiętną bitwą morsk w 1797 roku, w której największy marynarz Wielkiejl Brytanji—Horacy Nelson utracił prawą rękę. Na



Holowanie jachtu „Zjawa II" przez „Dar Pomorza" w kanale Panamskim. Przy sterze harcerz Wagner. Fot. M. Simon



„Dar Pomorza" w Santa Cruz de Teneriffe.
Fot. M. Simon

wyniosłych masztach „Daru Pomorza" widać szereg poziomych drzewc, t. zw. reji, na których rozpinają fregaty swe żagle prostokątne.

Nad pierwszą reją niesie fregata t. zw. „marsle" dolne, potem „marsle" górne, wyżej „bramsle", a u samej góry „bom-bramsle". Dodając przed temi nazwami wyrazy: przedni, wielki i tylny, oznaczające nazwy każdego z masztów „Daru Pomorza" otrzymujemy pełną nomenklaturę zasadniczych żagli fregaty.

Następne zdjęcie przedstawia fragment takielunku (olinowania) masztu głównego, 42-metrowego, czyli grot-masztu. Widać tu połączenie dolnej (najgrubszej) części masztu, t. zw. kolumny z wyższą (cieńszą) częścią „stengą", a przy końcu stengi platformę poziomą t. zw. marsel. Podobna platforma, widoczna wyżej, to miejsce połączenia „stengi" z trzecią kondygnacją masztu t. zw. „bram-stengą".

Potężne liny (stalowe), wybiegające promieniście z pod platformy, to „wanty" (2 cm. średnicy), napinające maszty na boki, ku burtom fregaty. Połączone poziomemi linkami tworzą wygodne drabiny, po których wspinają się marynarze (i uczniowie) na reje dla rozwijania, zwijania i refowania (zmniejszenia) żagli. Prace te podczas silnych przechyłów na rozkołysanem morzu nie należą do łatwych, ani bezpiecznych...

Pozostałe liny, których „gęsty las" zadziwia szczurów lądowych, służą do podnoszenia, opuszczania i nastawiania żagli pod odpowiedniemi kątami do wiatru. Samych lin do manewrowania z pokładu liczy „Dar" aż 150.

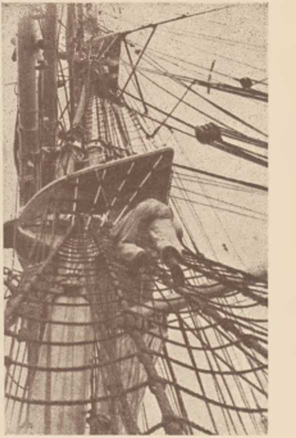
Typowa scenka z życia pokładowego: złowiony na wędę z grubego haka (na mocnym stalowym drucie) rekin-lu-

dojad, znienawidzony przez wszystkich marynarzy świata, zawieszony w triumfie wdół potworną paszczą, najeżoną groźnemi zębiskami. Okazy z okolic archipelagu Zielonego Przylądka na Atlantyku. Po poćwiartowaniu przybija się zgodnie z tradycją marynarską ogon potwora na końcu bukszprytu. Rekiny zazwyczaj towarzyszą statkom, żywiąc się odpadkami kuchennemi, i „oblizują się" na myśl, że od czasu do czasu przecież ktoś z ludzi wypaść może za burtę...

„Dar Pomorza" nie jest jedynym okrętem, prującym pod polską banderą bezmiary Pacyfiku... Największy i najmniejszy z żaglowców pełnomorskich dały sobie bowiem w schyłku roku 1934 rendez-vous na wodach morza Karaibskiego tych samych, po których przed czterema i pół wiekami szły sławne karawele Kolumba. Przerobiony z rybackiego kutra „jacht" harcerza Wagnera — „Zjawa", który wiosną roku 1933 przebył szczęśliwie południowy Atlantyk, zawitał u schyłku tegoż roku do Colonu, portu, nazwanego tak na pamiątkę odkrywcy lądu amerykańskiego (Colon = po hiszpańsku Kolumb). Dzielny harcerz po przezimowaniu w Colonie (port wejściowy do kanału Panamskiego) i otrzymaniu zasiłku pieniężnego z harcerskiej Kwatery Głównej oraz spieniężeniu swych pamiętników (wydanie Księgarni Wojskowej w Warszawie) zbudował sobie nowy — okazały, jak widać z załączonej fotografji — jacht, ochrzczony mianem „Zjawy II".

Jest to dwumasztowiec, typu kecz (tylny maszt przed sterem), o pokaźnym tonażu, zbliżonym do wymiarów „Temidy II", o ile można wnosić z nadesłanej fotografji.

Na zdjęciu „Zjawa II" idzie na holu przy burcie „Daru Pomorza" przez kanał Panamski, który trudno przebyć żaglowcowi bez motoru, za wąsko... pasy ciszy i t. p.). Przy sterze Wagner, na dachu nadbudówki jego towarzysz. Fotografowano z pokładu fregaty.



„Dar Pomorza". Fragment takelunku masztu głównego
Fot. M. Simon



Rekiny na pokładzie „Daru Pomorza" przed poćwiartowaniem
Fot. M. Simon

Potężny „Dar Pomorza" mknie już obecnie ku wyspom Hawajskim, a maleńka „Zjawa" boryka się zapewne z przeciwnemi wiatrami i prądami w przeklętej zatoce Panamskiej, zmierzając ku wyspom Galapagos.

Jak trudno wydobyć się żaglowcowi z tego „worka", świadczy przykład słynnego zdobywcy Peru Franciszka Pizarro, który po kilkutygodniowym beznadziejnym lawirowaniu (przed 400 laty!) zawrócić musiał do Panamy.

Znakomity Gerbault — żeglarz samotny — cytuje przykład żaglowca rejowego, który po 90 dniach walki... zrezygnował i też musiał zawrócić.

Może „Zjawie II" lepiej się powiedzie... Gdy wreszcie osiągnie strefę passatów (wiatry o stałym kierunku), rozpoczynającą się od 2° szerokości południowej i ruszy na... podbój Pacyfiku, oczekują ją tysiączne jeszcze trudności i niebezpieczeństwa.

Najgroźniejsze — liczne rafy koralowe, rozsiane na tych wodach, niskie... widoczne dopiero z odległości kilku kabeltonów (kilkuset metrów), osobliwie nocą... „Dobrych wiatrów!" — Wam, śmiali żeglarze...

R. N.



Echa berlińskie

Międzynarodowy spływ wioślarski okolicami Berlina, zainicjowany i zorganizowany przez Niemiecki Związek Wioślarski, okazał się imprezą tak szczęśliwą i ciekawą dającą tyle zadowolenia uczestnikom, pełną tak różnorodnych, miłych wrażeń i atrakcyj, kształcącą, a jednocześnie tak stosunkowo niekosztowną, — że właściwie powinien być powtarzany, jak powtarza się każdą ze wszechmiar udaną imprezę, domagającą się tego.

Oczywiście — nie co rok „okolicami Berlina" i nie co rok w Niemczech, nie można przecież nadużywać gościnności wioślarzy jednego państwa! Międzynarodowe spływy wioślarskie, podobnie, jak doroczne Mistrzostwa Europy, powinny się odbywać co rok w innym kraju, co rok do innego kraju ściągać wielojęzyczny tłum wioślarzy, którzy nie mają wprawdzie nic do powiedzenia na torze regatowym, ale za to w dziedzinę międzynarodowego współżycia sportowego mogą wnieść wartości nieprzeciętne, mogą przyczynić się do towarzyskiego zbliżenia ludzi ze wspólnego świata wioślarskiego, choć z różnych narodowości.

Dlaczego turystyka stała się ostatnio tak modna, dlaczego powstają całe aparaty, ba, instytucje poświęcone jej zagadnieniom, wychodzą specjalne czasopisma, nawet urzędowe, służące propagandzie turystycznej... Oto dlatego, że z turystyki wypływa bardzo wiele korzyści, zarówno dla zwiedzanego przez roje turystów kraju, jako też dla nich samych, wiadomo bowiem, że „podróże kształcą".

Otóż i międzynarodowej rzeszy wioślarskiej takie wzajemne odwiedzanie się zapomocą corocznych spływów, za każdym razem w innem państwie, wyszłoby tylko na korzyść. Rzecz, gdyby była tak organizowana, jak to widzieliśmy w roku ubiegłym w Berlinie, byłaby nie o wiele mniej piękna i pożyteczna, jak Mistrzostwa Europy. Możnaby nawet połączyć jedno z drugiem. Z takim właśnie projektem wystąpił druh Gustaw Polte, niestrudzony organizator zeszłorocznego spływu berlińskiego. Jak wiadomo, najbliższe Mistrzostwa Europy odbędą się w Berlinie, na torze w Grünau. Wydział turystyczny Niem. Związku Wiośl. zatem, niezrażony trudami, związanemi z nader skomplikowaną organizacją pierwszego spływu, a przeciwnie — zachęcony jego wybitnym sukcesem, zapragnął urządzić w sierpniu 1935 roku drugi spływ, o nieco odmiennej trasie i programie, może jeszcze lepszy, gdyż oparty na doświadczeniach pierwszego. Spływ ma się odbyć w takim terminie, aby uczestnicy mogli być widzami regat o Mistrzostwo Europy. W drugim spływie kontyngent uczestników jednej narodowości nie może przekraczać 40 osób. Nie chodzi przecież o to, aby w spływie brały udział tłumy, gdyż przez to samo impreza straciłaby znaczną część swego uroku. W spływie drugim będą też mogły wziąć udział panie, lecz w swoich, wyłącznie damskich załogach.

Drugiej inicjatywie turystycznej wioślarzy niemieckich należy tylko przyklasnąć i wyrazić życzenie, aby ta inicjatywa przerodziła się w tradycję, podejmowaną co rok przez inny Związek Wioślarski, należący do F. I. S. A.

Nie należy się spodziewać, że w każdem państwie znajdą się w tym celu tak wymarzone tereny wodne i to w pobliżu stolicy — jak pod Berlinem.

Może nie w każdem państwie znajdzie się tak opatrznościowy organizator, jak Gustaw Polte, nie zawsze można będzie ułożyć program w ten sposób, aby przyniósł uczestnikom tyleż przyjemności, jak na wodach Haweli i Szprewy, nie każdy związek zrzesza tyle klubów, zasobnych w tabor wioślarski do wypożyczenia, — ale te wszystkie ujemne ewentualności nie powinny nikogo zniechęcać; wszystko to bynajmniej nie przemawia za tem, aby podobnych imprez nie urządzać. Lecz w każdem państwie musi ona być przystosowana do miejscowych warunków. Przez to samo spływy mogą się wybitnie różnić, ale też tem bardziej będą zachęcające i ciekawe.

Trasa spływu nie koniecznie musi być wytyczna w sąsiedztwie stolic, nie koniecznie też byłoby naśladowanie od A do Z programu berlińskiego, choć byłaby to rzecz wcale nie łatwa! W każdym kraju spływ terenowo i organizacyjnie przedstawiałby się inaczej, indywidualnie, nie szablowo.

I tu powstaje pytanie, jakie klejnoty ze swoich wód miałaby w przyszłości pokazać międzynarodowej falandze wioślarzy Polska. Oczywiście, nie szarą, monotonną, i dłużącą się Wisłę. Program spływu musi być urozmaicony i przyjemny, nie może polegać na „wyrypianiu" po sto kilometrów dziennie, aż do zdechu, jak to miało miejsce ze spływem polsko-czeskim w roku 1930. Program musi zawierać szereg atrakcyj, wśród których sama jazda łodziami stanowi zaledwie jego część.

Przełom Dunajca w Pieninach niewątpliwie zachwyciłby wszystkich, ale przebyć go można tylko w składaku lub w czólnach góralskich. Możnaby przytem pokazać gościom Kraków, górną Wisłę (Tyniec), Zakopane z Morskiem Okiem.

Drugi szlak, godny zaprezentowania — to Suwalszczyzna z Wigrami, Czarną Hańczą i kanałem Augustowskim. Trzeci — to Brda w borach Tucholskich, od jeziora Charzykowskiego do Bydgoszczy, odpowiedni, zwłaszcza w wypadku, gdyby przyszły międzynarodowy spływ wioślarski w Polsce był połączony z przyszłemi Mistrzostwami Europy, rozgrywanemi w Bydgoszczy. To są zresztą kwestje dalsze. Należy mieć nadzieję, że władze państwowe, popierające ruch turystyczny cudzoziemców do Polski, przyszłyby z wydatną pomocą P. Związkowi Tow. Wiośl., organizującemu taką imprezę.

Narazie należałoby na najbliższym Kongresie F. I. S. A. przeprowadzić odpowiednią uchwałę, przynajmniej zachęcającą (jeżeli już niezobowiązującą) Związki Wioślarskie, organizujące w danym roku mistrzostwa Europy, do urządzania międzynarodowych spływów wzorem Związku Niemieckiego.

Inicjatywa Polski w tym kierunku napewno spotkałaby się, jak zwykle, z uznaniem.

Tymczasem zaś — weźmy udział w drugim spływie berlińskim!

Wł. Grzelak

Podróż wodna D-ra Korabiewicza

Dr. Wacław Korabiewicz, o którego pięknej podróży kajakiem niejednokrotnie pisaliśmy, dotarł już do Bagdadu na rzece Tygrys w Mezopotamji. Jak wiadomo, dr. Korabiewicz wraz z żoną płynie kajakiem z Polski do Szanghaju.

Przestrzeń 22) km., dzielącą morze Śródziemne od rzeki Eufrat, przebyli Korabiewiczowie na samochodzie, pożyczonym od konsula angielskiego w Aleksandretcie. Droga ta prowadziła przez pustynię Syryjską. Arabowie odnosili się do podróżników zupełnie przyjaźnie. Rozmowy odbywają się bądź po francusku, bądź też międzynarodowym językiem włóczęgów — „na migi".

Podróżnicy dotarli już do Persji. Panują tu znaczne chłody, które dają się dotkliwie we znaki.

Dr. Korabiewicz płynie wprost do Indji.

Podajemy następny jego adres: Asie—India—Karachi, poste-restante.

Sprzęt i ekwipunek

Każdą robotę możemy wykonać tem lepiej, prędzej i wygodniej, czem lepsze i odpowiedniejsze mamy narzędzia. To samo odnosi się i do turystyki wodnej. Mając dobry sprzęt i kompletny ekwipunek będziemy mieli większe poczucie wygody i większą łatwość campingowania.

Nie znaczy to jednak, żeby o powodzeniu i możliwości wycieczki decydować musiał komfort naszego ekwipunku. Ze skromnym sprzętem i z prymitywnym wyposażeniem możemy podróżować również z wielką korzyścią i z zadowoleniem.

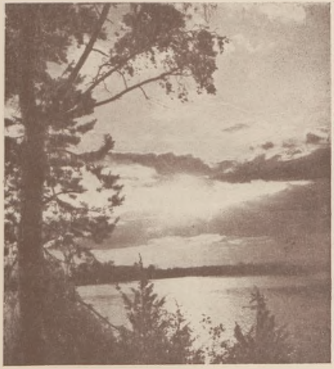
Omówimy więc, jaki sprzęt na wycieczce wodnej jest potrzebny.

Kajak. Odbyty w 1933 r. „Spływ do morza" pokazał nam, jak szerokie tu mamy możliwości. Przekonaliśmy się, że można odbywać wycieczki nawet na „naczyniach" mało podobnych do sportowego typu łodzi, a jednak odbywać je zdrowo i z całkowitem zadowoleniem osobistem.

Ideałem naturalnie jest odpowiednio wyposażony składak turystyczny o 90 cm. szerokości. Jest to typ łodzi do wędrówki wodnej najlepszy, stateczny, pakowny, zdatny do żaglowania, wytrzymuje najgorsze tarapaty wodne z minimalnym ryzykiem dla jadącego. Dla tych, którym zależy na szybkiej jeździe lepsze są składaki o szerokości 80 cm. Są one może mniej pakowne, ale równie pewne i nieco szybsze.

Obecnie mamy już własne polskie fabryki wyrabiające doskonałe składaki krajowe. To też nie mamy potrzeby sprowadzania znacznie droższych wyrobów zagranicznych. Byłoby to tylko marnowaniem pieniędzy na dopłacanie do łodzi zupełnie równowartościowych z naszemi krajowemi.

Co do kajaków drewnianych, to każdy mniej więcej kajak drewniany odpowiednio stateczny i pakowny nadaje się do naszego celu. Nie powinno się tylko wyjeżdżać na kajakach węższych od 70 cm., na płaskodennych „trumienkach" i na łodziach mało pakownych. Czem szerszy kajak tem naogół pewniejszy, pakowniejszy, ale i cięższy do wiosłowania. Do kajaka musimy mieć odpowiednie dodatki. Minimum to wiosła. W miarę możności powinniśmy się starać uzupełniać je sterem nożnym, fartuchem, sprzętem żeglarskim, bezpiecznikami przy burtach i t. p. Da nam to większą wygodę i większą przyjemność. Najlepiej wędruje się w luksusowym składaku z bogatem wyposażeniem. Ale i w skromnej łodzi z ubogim sprzętem będziemy mieli również dużo zadowolenia. Bardzo cennym dodatkiem, oddającym niekiedy nieocenione usługi, jest składany wózek do przewożenia kajaka. Najlepszy jest model składany drewniany, wyrabiany u nas do „Delfina". Jest to model lżejszy od innych, nadaje się nietylko do łodzi, ale i do rzeczy, a odwrócony służy za wygodną ławeczkę przy campingu.



Krajobraz wileński (jez. Pruta)
Fot. Jan Hławiczka

Konieczna jest też na składaku gąbka do wybierania z łodzi wody.

Namiot jest sprzętem koniecznym na wyprawach wodnych. Jest to nasze schronienie przed niepogodą, nasz dom na cały czas wyprawy. Jego jakość i wyposażenie zależne jest od naszych możliwości. Naturalnie, czem lepszy namiot i czem lepiej wyposażony w szczegóły ułatwiające obozowanie, tem wygodniej przetrzymamy w niem niepogodę i tem lepiej i zaciszniej będziemy się w nim czuli. Najlepszy jest namiot domkowy, szczelnie zamykany, z przyszytą gumową podłogą, z bocznemi okapami, kieszeniami po bokach, z okienkiem i moskitera, jeśli można z dodatkowym daszkie. Ten typ jest obecnie fabrykowany masowo.

Dla wędrówek w specjalnie złych warunkach pogody, przy chłodach wczesnej wiosny i później jesieni znakomity jest namiot skonstruowany przez prof. J. Grabowskiego, o podwójnych ściankach, zabezpieczających zupełnie od zimna. Podajemy tu szkic konstrukcyjny tego namiotu. Jest on szeroki, długi, wygodny, na 2 nawet 3 osoby, ma wszystkie ściany podwójne z warstwą powietrza pomiędzy niemi. Szczegóły są tak obmyślone, żeby podwójne ścianki nigdzie nie stykały się ze sobą, przez co zachowana jest zawsze izolująca warstwa powietrza i zabezpiecza się płótno zewnętrzne od przepuszczania wody.

Jeżeli podobnych namiotów mieć nie możemy, to musimy się zadowolić modelem mniej komfortowym. Fabryki wypuszczają modele bez podłogi, trójkątne, płachtowe. Jeżeli i tego nie możemy sobie sprawić, to szyjmy go sobie tanio sami z odpowiednio nieprzemakalnego płótna.

Nie jest to trudne. Każdy może sam sobie uszyć namiot, a wymiary wzorować na modelach typowych. Wtedy staramy się przedewszystkiem o podłogę i szczelne zamknięcie. Te szczegóły są najważniejsze. Konstrukcję planujemy tak, żeby można było drążki ustawiać od zewnątrz. Takie ustawienie drążków ułatwia nam szybkie i wygodne rozstawianie namiotu.

W wyjątkowych razach, możemy korzystać nawet z namiotu bez podłogi. I w takim namiocie można od biedy campingować, musimy się tylko pogodzić wtedy z pewnemi niewygodami i przykrościami.

W czasach, gdyśmy jeszcze nie znali obecnych komfortowych namiotów, odbyłem wiele wycieczek w namiotach robionych własnoręcznie bez podłogi, a nawet bez drzwi, a jednak są to moje najmilsze wycieczki i wspominam je jaknajlepiej.

W każdym razie namiot, komfortowy czy prymitywny, jest dla turysty wodnego sprzętem podstawowym, tak samo jak łódź. Bez namiotu wyruszać nie możemy, a jego wyposażenie zależy tylko od naszej kieszeni.

Śpiwory są również niezbędne. Żadne koce nie otulą

nas tak szczelnie i nie zabezpieczą od zimna, jak zeszyty śpiwór. Mamy obecnie modele fabryczne sprzedawane w stanie gotowym. Śpiwór powinien być lekki, ciepły, mocny i zwijać się w możliwie małą paczkę. Nie należy używać materjałów gumowanych czy ceratowych, utrudniających swobodną transpirację ciała. W takich śpiworach pocimy się jak w łaźni. Materjał śpiwora musi przepuszczać powietrze swobodnie.

Najlepsze są modele z kapturami na głowę, czujemy się w nich najcieplej. Musimy tylko pamiętać, żeby był nieco dłuższy i swobodniejszy. Zbyt krótkie są niewygodne, zbyt ciasne grzeją słabiej.

Śpiwór możemy sobie zrobić sami, co nie jest trudne. Doskonały jest model następujący. Z wierzchu worek z cienkiej i mocnej satyny, od wewnątrz taki sam worek z dobrej flaneli. Pomiędzy temi workami warstwa watoliny, całość zrzadka przepikowana. W środek dorabiamy worek z najcieńszego płótna, przypinany na zatrzaskach i wyjmowany do prania. W kaptur watoliny nie dajemy. Pod głową worek ściąga się na tasiemce. Jest to model, który zdał wieloletni egzamin, zajmuje mało miejsca, jest ciepły i lekki. O ciepłocie decyduje jakość i grubość watoliny. Zresztą możemy sobie wybrać materjały, jakie chcemy.

Jeżeli nie możemy się zdobyć na typowy śpiwór, to musimy go sobie bardzo łatwo zrobić z odpowiednio przystosowanego koca. Dobry, duży koc składamy na pół wzdłuż, zawijamy brzegi jedne na drugie i zaopatrujemy je w odpowiednio symetrycznie na obydwóch brzegach przyszyte zatrzaski, z boku i od dołu.

Zatrzaski powinny być duże, mocne, umieszczone gęsto, zakładki jeżeli starczy materjału podwójne. Do środka wkładamy zwykłe prześcieradło zeszyte w worek i wyjmowane do prania.

Taki śpiwór z dobrego koca jest równie ciepły i wygodny, a w dodatku tani i łatwy do sporządzenia samemu. Po rozpięciu zatrzasków, służy nam w każdej chwili za zwykły koc.

Śpiwór taki czy inny jest na wycieczkach konieczny.

Koce są równie potrzebne. Nawet, jeżeli mamy dobre śpiwory powinniśmy pomimo tego zabrać ponadto chociaż jeden koc na kajak. Przyda się nam zawsze. Możemy się nim dodatkowo okryć, podłożyć pod posłanie czy rozłożyć na trawie. Jeżeli mamy dobre śpiwory nie warto obciążać się zbyt wielu kocami.

Materace są bardzo pożądane. Najlepiej gumowe z podłużnemi, bocznemi pręgami. Materace z poprzecznemi tylko pręgami przesuwają się pod śpiącym same jak gąsienice. W braku gumowych możemy sobie sami zrobić materacyki napychane trawą czy włosiem. Są one jednak gorsze, gdyż zajmują więcej miejsca w łodzi i w razie przemoczenia stają się czasowo niezdatnemi do użytku.



Zatoka na jez. Ukla

W razie potrzeby możemy sobie skonstruować dobry mały materacyk z dwuch gumowych poduszek. Spinamy je wtedy bardzo ściśle ze sobą paskami. Wystarczają pod sam tułów i służą doskonale.

Jeżeli nie mamy materacy takich, czy innych musimy zabierać więcej koców do podłożenia.

Poduszki są konieczne. Najlepiej jest mieć poduszki uniwersalne, które służą do siedzenia w łodzi, do spania i jako środki ratunkowe. Dlatego najlepiej jest mieć poduszki gumowe, nadymane z pokrowcami i paskami. Dobrze jest mieć po dwie poduszki dla każdego wioślarza: do siedzenia i do oparcia. Poduszki do siedzenia powinny mieć wśrodku pusty krąg. W braku gumowych możemy używać poduszek wypełnionych włosiem, a najlepiej kapokiem i uszytych z nieprzemakalnego materjału. W ostateczności możemy je sobie zrobić, jak nas stać, aby jednakże choć jakie takie poduszki mieć ze sobą na wycieczce. Są one konieczne nietylko do wygodnego siedzenia w łodzi, ale i do spania.

Do gotowania musimy mieć odpowiednie **Naczynia.** Uniwersalną jest t. zw. **Maszyna turystyczna** z dwoma szalkami, pokrywą służącą za patelnię, łapką, palnikiem i podstawką chroniącą od wiatru.

Jest to najwygodniejsza postać sprzętu kuchennego, zajmując mało miejsca w stanie złożonym i wystarcza w zupełności dla osady jednego kajaka dwuosobowego. Nie powinna tylko być zbyt mała. Lepiej zabierać rozmiar większy, możemy wtedy gotować więcej i wygodniej. Z różnych modeli lepsze są te, w których szalki są jednakowo szerokie od góry do dołu i nie zwężają się przy dnie. Gotuje się w nich prędzej, ponieważ płomień ogrzewa całą masę od dołu równomiernie i czyszczą się łatwiej, gdyż nie mają załamków w ścianach.

Jeżeli nie możemy mieć maszyny turystycznej, to wystarczą nam ostatecznie i zwykłe szalki czy menażki z pokrywkami, będą nam jednak zabierały więcej miejsca w drodze. Starajmy się w każdym razie o naczynia aluminjowe, gdyż są lżejsze i gotuje się w nich najprędzej. Bardzo cennym i wygodnym uzupełnieniem naczyń jest aluminjowy czajnik turystyczny z sitkiem i szczelnem zamknięciem.

Jako źródło ognia zabieramy **maszynkę.** W kompletach turystycznych maszyn mamy palniki spirytusowe, które służą nam doskonale i na dużym wietrze palą się najlepiej. Wystarczają one w zupełności, mają jednak tę ujemną stronę, że wypalają masę spirytusu i przez to są drogie w użyciu. Trzeba też pamiętać, żeby ich nie pakować do maszyny z niewypalonym spirytusem, ponieważ zwykle przeciekają i zatruwają szalki odorem denaturatu. Należy je wypalić lub wylać pozostały spirytus. Zużywając dużo spirytusu zmuszają nas do wożenia na dłuższe wyprawy wielkich ilości paliwa, gdyż denaturat podczas wędrówki wodnej dość trudno jest dostać, zwłaszcza na wschodnich kresach. Ostatnio mamy specjalne turystyczne maszynki spirytusowe „EMES" z bardzo cennem udogodnieniem polegającem na regulacji płomienia. Są one bardziej oszczędne, mają jednak swych przeciwników.

Może najlepsze i najekonomiczniejsze są składane prymusy naftowe. Pracują doskonale i niezawodnie, bez kopcenia i swądu, jeżeli tylko trzyma się je czysto, składa dokładnie i starannie i posługuje niemi umiejętnie. Zużywają mało nafty dzięki czemu na długie wycieczki nie potrzebujemy się obciążać dużemi ilościami paliwa. Zresztą w każdej wsi można zapasy nafty uzupełnić.

Kubki aluminjowe są lekkie, rozgrzewają się jednak łatwo i parzą. Nietłukące się szklanki pachną nieprzyjemnie po rozgrzaniu, może najlepiej jest zabierać zwykłe grube szklanki i kubki.

Niezbędny jest przyrząd do naparzania herbaty, najlepiej „jajko" na łańcuszku i niezbyt duże.

Dla produktów, które mogą łatwo uledz zniszczeniu lub zgniecenie zabieramy specjalną alum'njową, czworokątną puszkę do prowiantów.

Zabieramy też manjerkę do wody, mleka czy herbaty i kon ecznie duże nierdzewiejące naczynie do wody, w które nabieramy i przynosimy ją do gospodarstwa. Naczynie to powinno być możliwie największe, parolitrowe, gdyż oszczędza nam potem ciągłego chodzenia po wodę. Łyżkę, nóż, widelec, łyżeczki zabieramy zwykle domowe.

Konieczny jest specjalny scyzoryk turystyczny z dłutkiem, otwieraczem do konserw, korkociągiem i toporkiem, który przydaje się do wszystkich robót obozowych i do reperacji.

Do otwierania konserw zabierajmy specjalny przyrządzik otwierający puszki bez mozołu i wysiłku przez pokręcanie odpowiedniej rączki. Jest on doskonały i czysto utrzymany nigdy nie zawodzi. Ewent. zabierajmy specjalny nóż do otwierania konserw, gdyż otwieracze przy nożach turystycznych są mało wygodne w użyciu.

Musimy mieć również blaszanki na paliwo. Do dużych ilości najlepsze są szczelnie zamykane oryginalne blaszanki monopolu spirytusowego. Do mniejszych ilości możemy brać puszki po flicie uszczelniając dodatkowo zamknięcie.

Do oświetlenia zabieramy świece, a do nich składaną latarkę turystyczną przed namiot i lichtarz do namiotu. Jeżeli korzystamy z elektryczności to odpowiednią latarkę i dużą baterję.

Ponadto w każdym razie warto mieć małą ręczną latarjękę elektryczną. Wreszcie zabieramy zawsze komplet do reperacji jak łatki i paski gumowe, brezent, duże igły, klej gumowy, parę śrubek, szpagat, trochę drutu, nitów i obcążki.

Niekiedy może nam się przydać również mała, lekka siekierka i łopatka. Jako ekwipunek odzieżowy musimy mieć koszulkę i spodenki wioślarskie, kostjum kąpielowy, ew. drugie spodenki. Praktyczny jest niekiedy trójkąt pływacki, który przydaje się do kąpieli i podczas dużych upałów. Na głowę kapelusz płócienny lub fezik. Warto zabierać też daszek tenisowy na oczy.

Na chłodniejsze chwile zabieramy ubiór treningowy, spodnie i bluzę, sweter, wiatrówkę od deszczu, najlepiej całkowicie rozpinaną i z kapturem.

Na nogi trepki lub pantofle gumowe i w zapasie grube wełniane skarpetki.

Z drobiazgów bierzemy przybory toaletowe (mydło „nietonące" można zastąpić tańszem mydłem barskiem) bieliznę nocną, piżamę.

Trochę nici, igieł, guzików do reperacji, parę agrawek różnej wielkości, małe nożyczki, wreszcie środki opatrunkowe, jak jodyna, bandaż, gaza i wata, trochę aspiryny.

Z drobiazgów osobistych pióro wieczne, ołówek, aneroid, jeżeli go mamy, komplet fotograficzny (aparat, statyw, filtry, samowyzwalacz) i wreszcie dowody osobiste, legitymacje, mapy.

Taki byłby mniej więcej całokształt sprzętu, jaki musimy zabierać ze sobą na wycieczki wodne. Pozatem mamy jeszcze katalogi licznych firm sportowych. Znajdziemy w nich wiele jeszcze dodatków do ekwipunku zarówno pożytecznych, jak i zbytecznych. Jeżeli mamy po temu pieniądze i chęci, to możemy sobie uzupełniać nasz sprzęt sportowy dowolnie. Możemy m'eć nawet takie dziwolągi jak parasol-żagiel, leżak w kajaku i wiele innych. Jest to tylko kwestja pieniędzy, gustu i zmysłu sportowego.

Dla własnej wygody i dla własnego dobra powinniśmy się starać o to, aby sprzęt nasz był możliwie najlepszy i doskonale skompletowany. Nie każdy jednak może sobie pozwolić na jednorazowe sprawienie wszystkich potrzebnych dodatków.

Musimy wtedy zaczynać ze skromniejszym ekwipunkiem stopniowo go uzupełniając i udoskonalając. Nawet z bardzo szczupłym początkowo wyposażeniem możemy spędzić na wodzie wiele chwil przyjemnych.

Prawdziwy turysta przywiązuje się do swego kajaka, namiotu i sprzętu jak do konia czy psa. Otacza go troskliwą opieką, utrzymuje w idealnym porządku, stale go uzupełnia i ulepsza.

Zaczynając ze skromnym ekwipunkiem dochodzimy w ten sposób powoli do całego „majątku" turystycznego.

Pieniądze wykładane na to nie będą zmarnowane. Oprocentują się przyjemnością, jaką daje wygodna wędrówka wodna. Za dbałość i pielęgnację będziemy mieli w naszym sprzęcie przyjaciela, który nas nie zawiedzie w potrzebie.

Jeszcze słów kilka o t. zw. „wynalazkach" i ulepszeniach.

Każdy turysta z czasem sam sobie obmyśla te czy inne szczegóły ekwipunku i sam je sobie udoskonala. Są to inowacje bardzo dla nas miłe i często oddają nam rzeczywiste usługi. Starajmy się tylko, żeby swemi „wynalazkami" nie wybijać otwartych drzwi.

Naprawdę, niewiele warte jest takie ulepszenie, które tylko sprawę komplikuje i dodaje nam kłopotu.

Dr. K. Klein





Medal ofiarowany przez zarząd wystawy w Chicago A. Bohomolcowi i J. Świechowskiemu zdobywcom Atlantyku na jachcie „Dal".
Podobny medal za przelot przez Atlantyk otrzymał również generał italski Balbo.

Wyjazd Kapitana sportowego P. Z. T. W. Inż. Eugenjusza Lenartowicza

W dniu 1 stycznia opuścił Warszawę, udając się na drugą półkulę, wieloletni, zasłużony kapitan sportowy P. Z. T. W. inż. Eug. Lenartowicz. Jako inżynier-chemik, obejmuje stanowisko w Rio de Janeiro. Jego pobyt w stolicy Brazylji potrwa przypuszczalnie dwa lata.

Inż. E. Lenartowicz, podczas całej swojej żywotnej działalności, jako kapitan sportowy P. Z. T. W. potrafił sobie zaskarbić uznanie i sympatję zarówno wśród klubów wioślarskich, jako też wśród zawodników, który otaczał prawdziwą ojcowską opieką.

Zalety kapitana Lenartowicza ujawniły się, zwłaszcza podczas całego szeregu ekspedycyj wioślarskich na Mistrzostwach Europy: Leodjum (1930), Antwerpja (1930), Paryż (1931), Białogród (1932), Budapeszt (1933), Lucerna (1934) oraz dwukrotnych ekspedycyj na IX i X Olimpjady w Amsterdamie i Los Angeles. Wtedy to kapitan związkowy dawał się poznać naszym czołowym zawodnikom, jako dzielny kierownik ekspedycyj, jednając temsamem ich szacunek i wdzięczność.

Z tych wypraw inż. Lenartowicz pozostawił w P. Z. T. W. pamiątkę w postaci grubych albumów, ilustrujących wycinkami prasowemi i zdjęciami fotograficznemi przebieg zawodów i rolę w nich polskiej ekspedycji.

To też wyjazd inż. E. Lenartowicza odbił się głośnem echem w klubach i wśród zawodników wywołując szczery, ogólny żal, a zarazem życzenie rychłego powrotu do kraju.

Jeden z wielu dwodów żywego zainteresowania osobą kapitana Lenartowicza i przepojonego żalem oddźwięku, wywołanego jego wyjazdem, reprodukujemy tutaj.

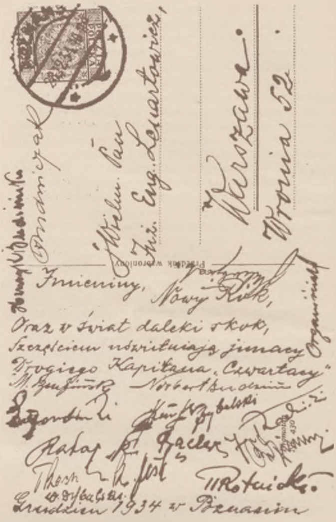
Należy przypuszczać, że te wyrazy żalu zasmuconych wioślarzy, jakie towarzyszą inż. Lenartowiczowi w podróży do Nowego Świata, sprawią, że może „nie zagrzeje" on zbytnio swego nowego miejsca, powróci do kraju.

Dlatego też sportowy ogół wioślarski nie żegna Kapitana Lenartowicza, lecz razem z Redakcją „Sportu Wodnego" mówi mu tylko na odjezdnem:

— Dowidzenia!



Kpt. sport. P. Z. T. W. Inż. E. Lenartowicz


Wielm. Pan Inż. Eug. Lenartowicz,
Warszawa
Wronia 52
Imieniny, Nowy Rok,
Oraz w świat daleki skok,
Szczęściem uświetniają jmacy
Drogiego Kapitana „Czwartacy"
Grudzień 1934 w Warszawie

Pożegnalna pocztówka z klubu 1904 r.

Książki nadesłane

Vademecum żeglarza — Władysław Stępień. Nakładem „Na Tropie" Katowice, 220 stron, kilkadziesiąt ilustracyj, 5 plansz kolorowych.

Cena 5.— zł.

Z roku na rok mnożą się polskie wyprawy żeglarskie. Co roku powiększa się liczba Carmenów, Jurandów, Junaków, Wojewodów Pomorskich, Elemek, Polska bandera jachtowa dociera już rok rocznie po wiele kroć do wszystkich prawie portów bałtyckich, a nawet zaczyna ukazywać się w bardziej odległych portach europejskich. Równocześnie przeżywamy pierwszą fazę śmiałych wypraw oceanicznych naszych żeglarzy. Wchodzimy w epokę żywiołowych wyczynów żeglarstwa polskiego.

Wyprawy morskie budzą nowe potrzeby wśród naszych jachtsmenów.

Nic też dziwnego, że powoli, ale stale, rośnie polska literatura żeglarska. Grupa autorów ze sfer harcerskich z gen. Marjuszem Zaruskim i por. Kuczyńskim na czele zasila żeglarstwo systematycznie coraz to nowemi dziełami.

Pomimo to, odczuwano ostatnio w sferach żeglarskich dotkliwy brak podręcznika, dającego praktycznemu żeglarzowi wiadomości najpotrzebniejsze w podróżach morskich.

Brak ten w literaturze żeglarskiej usuwa całkowicie i to na długi czas książka Władysława Stępienia, wydana nakładem „Na Tropie", p. t. Vademecum Żeglarza, która właśnie wyszła z druku.

Książka ta jest starannie wydana, ozdobiona licznemi rycinami i kolorowemi tablicami. Format kieszonkowy. Całość wraz z estetycznym rysunkiem na okładce W. Czarnieckiego, znanego artysty — harcerskiego, robi bardzo dobre wrażenie.

Autor prócz dokładnych wiadomości żeglarskich o portach w Gdyni i Gdańsku, zapoznaje czytelnika z Bałtykiem wogóle, a następnie daje „w formie zwięzłej dopełnienie ogólnej wiedzy żeglarskiej, ze szczególnym naciskiem na nawigację na pełnem morzu, w znaczeniu ułatwień w podróżach zagranicznych".

Vademecum Żeglarza jest nieocenionym podręcznikiem dla wyruszających na wyprawy morskie, a równocześnie może służyć, jako encyklopedja dla „szczurów lądowych".

Z Vademecum dowiadujemy się między innemi o szczegółach portowych przepisów policyjnych, o przepisach celnych, o pogodzie i wiatrach, o mapach morskich, o zaprowiantowaniu statku i wiele bardzo ważnych rzeczy.

Vademecum, ze względu na wysoką wartość podręcznika, powinien posiadać każdy żeglarz. Zamówienia należy kierować do Administracji „Na Tropie" w Katowicach, ul. Szafranka. Cena książki 5.— zł.

Polski Związek Żeglarski

Warszawa, Al. Jerozolimskie 3 m. 13

Komunikat Nr. 10.

Doroczny X Sejmik Żeglarski.

W dniu 27 stycznia r. b. o godz. 10 rano w sali posiedzeń Polskiego Związku Żeglarskiego — Al. Jerozolimskie 3 — I piętro odbędzie się Doroczny Sejmik Żeglarski z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybór prezydjum Sejmiku.
3. Odczytanie protokułu IX Sejmiku Żeglarskiego z dnia 28.I. 34 r.
4. Sprawozdanie Zarządu z działalności za rok ubiegły.
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i jej wnioski.
6. Zatwierdzenie projektu preliminarza budżetowego.
7. Wybory do Zarządu P. Z. Ż., oraz Komisji Rewizyjnej.
8. Wnioski Zarządu, Klubów oraz wolne wnioski.

Uwaga: 1. Przypomina się, że w myśl p. 33 Statutu P. Z. Ż. wnioski na Sejmik winny być złożone na piśmie najpóźniej na dwa tygodnie przed terminem Sejmiku.

2. Przypomina się, że w myśl p. 25 Statutu kluby związkowe, które zalegają w opłacie składek po 1 stycznia, tracą aż do wniesienia zaległości swe prawa, a więc i prawo głosowania na Sejmiku.

Z żeglarskiem pozdrowieniem

Sekretarz: (—) *J. Lisicki*

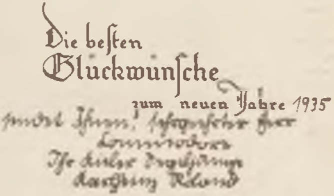
Prezes P. Z. Ż.: *(—) Gen. M. Zaruski*

Mały przyjaciel

Podczas tygodnia kilońskiego w czerwcu ubiegłego roku, ekipa nasza miała sposobność obserwować doskonałą formę i prawdziwie jachtsmeńskie zachowanie się młodocianych żeglarzy, juniorów klubów żeglarskich, przeważnie „Kieler Segler Vereinigung". W tym pamiętnym dniu sztormowym, kiedy z 45 wystartowanych dingów kilkanaście dało nurka, szczególną naszą uwagę zwrócił sympatyczny blondynek, lat około 14-tu, który siedząc po szyję w zimnej i falującej wodzie, śmiejąc się roztaklowywał zatopioną swoją łupinkę, a potem wyszedłszy na przystań, ani słyszeć o tem nie chciał, żeby pójść do domu zmienić ociekające wodą ubranie, aż do zakończenia wyścigu, gdyż musiał osobiście sprawdzić wyniki.

Na pamiątkę ofiarowaliśmy mu znaczek klubowy. Po pewnym czasie Karol Heinz Roland, przysłał na moje ręce znaczek swojego klubu (Kieler Seglervereinigung), wraz ze swoją fotografją w mundurze klubowym i żeglarskiem pozdrowieniem dla całej polskiej ekipy. Teraz, przy nowym roku otrzymałem znów życzenia i nową fotografję, tym razem w stroju sportowym. Poniżej zamieszczamy fotografję naszego małego przyjaciela i autograf życzeń noworocznych.

Czesław Petelenz



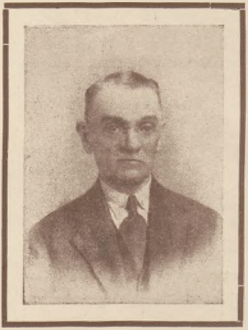


Młody żeglarz kiloński Karol Heinz Roland, który nadesłał naszym żeglarzom życzenia noworoczne

Najwyższy czas opłacić prenumeratę na rok bieżący

Konto w P. K. O. 6013

Ś. p. Bolesław Roman Michalski



Prezes Michalski nie żyje! Smutna ta wiadomość zelektryzowała każdego wioślarza, który choćby przelotnie zetknął się z osobą Zmarłego. A któryż, przynajmniej z wioślarzy warszawskich, nie miał okazji poznać wysokiej kultury, ujmującego taktu i serdecznego ciepła, przemawiających ustami prezesa Michalskiego podczas wielu, wielu uroczystości wioślarskich i to nietylko na terenie W. T. W., którego przez tyle lat był wiceprezesem, prezesem i Członkiem honorowym. Czy to było otwarcie przystani, czy zamknięcie, chrzest łodzi, rozdanie nagród, czy jakaś rocznica, — jeżeli brał w tem udział Prezes Michalski i zabierał głos — uroczystość stawała się jakby jaśniejsza i poważniejsza.

Prezes Michalski — to jedna z najzacniejszych i najgodniejszych postaci w naszem wioślarstwie, otaczana powszechnym szacunkiem i uznaniem. Człowiek ze starszego pokolenia i jakby wyższej miary — prawdziwy patrycjusz wioślarstwa, jeden z niewielu, a jeżeli chodzi o epokę przedwojenną — jeden z ostatnich.

Prezes Michalski zawsze umiał się wznieść wyżej ponad słabości ludzkie i ponad międzyklubowe animozje. Swemi dobrotliwemi oczyma obejmował zawsze horyzonty szersze. Potrafił i chętnie łagodził zadrażnienia. Jego umiar i bezstronność niewoliły nawet notorycznych mąciwodów. W klubach wioślarskich cieszył się sympatją i całkowitem zaufaniem, którego nie mogła poderwać nawet gorycz, wynikła z niepowodzeń w dziedzinie międzyklubowego współzawodnictwa sportowego — gorycz, tak często zaciemniająca jasność sądu.

Najchlubniejsze karty działalności prezesa Michalskiego sięgają lat przedwojennych, kiedy jedyny klub wioślarski w dawnej Kongresówce — Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, był zarazem w owych czasach niewoli jakby oazą polskiej myśli patrjotycznej, gdzie można było oddychać powietrzem nietylko przefiltrowanem przez Wisłę, ale i przez idee niepodległościowe.

Ślady tej działalności znaleźć można w rocznikach „Sportu Wodnego"; prezes Michalski bowiem chwytał od czasu do czasu za pióro, głównie właśnie poto, aby upamiętnić owe przedwojenne czasy wioślarstwa warszawskiego, aby je odzwierciadlić w kronice umiłowanej przezeń placówki, jaką było Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie. Jego historja, skreślona piórem prezesa Michalskiego została zawarta w specjalnym, jubileuszowym zeszycie „Sportu Wodnego", poświęconym W. T. W.

Ś. p. Bolesław Roman Michalski zmarł dn. 4 stycznia r. b. zmożony atakiem ciężkiej sklerozy, przeżywszy lat 70. Był synem Franciszka, powstańca 1863 r. Jako uczeń, a następnie jako student, znajdował się w szeregach tych, którzy w ciężkich czasach zaborczych pracowali nad budzeniem w szerokich masach ludu miejskiego świadomości narodowej. Przez długie lata zajmował wyższe stanowisko w kolejnictwie, a będąc związany z działaczami ruchu niepodległościowego, oddał cenne usługi akcji konspiracyjnej.

S. p. Michalski — wybitny znawca spraw taryfowo-przewozowych, już jako emeryt, był stale zapraszany do współpracy przy reformowaniu taryf i wielce ceniony, dzięki swym umiejętnościom. Kolejnictwu polskiemu znakomicie się przysłużył, zwłaszcza w okresie przejmowania gospodarki po okupantach. Za te zasługi został wyróżniony orderem „Polonia Restituta".

Wśród wielu zasług publicznych ś. p. Michalskiego na czoło wysuwa się oczywiście, długoletnie, umiejętne sterowanie nawą Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, którego żywy udział w każdej akcji społecznej, choćby w okresie wojennym jest ogólnie znany. Ś. p. Prezes Michalski był człowiekiem Sztandarowym W. T. W., był niemal mężem opatrznościowym, piastującym troskliwie, niby kochający ojciec, najpiękniejsze tradycje i ambicje tego Towarzystwa.

To też poza Rodziną zmarłego W. T. W. najboleśniej odczuło stratę swego wieloletniego wodza, z którym nierozerwalnie się łączy wspomnienie świetnego okresu działalności społecznej i sportowej najstarszego polskiego Klubu Wioślarskiego.

Człowiek cichy, unikający rozgłosu, nie wysuwający nigdy swoich zasług, a przykładający rękę do każdej dobrej sprawy, zasłużył na to, aby całe polskie wioślarstwo, stojąc z pochylonem czołem u Jego trumny, oddało Mu pożegnalny hołd słowami:

Czołem Jego zasługom!

Cześć Jego pamięci!

S. p. Hr. Michał Zabiełło

Dnia 2 stycznia r. b. zmarł po krótkich, lecz ciężkich cierpieniach długoletni członek Yacht Klubu Polski i stary członek Komisji Balotującej Hr. Michał Zabiełło.

W zmarłym Jacht Klub Polski stracił jednego z najlepszych Kolegów wielkiego gentleman'a w stosunkach klubowych i koleżeńskich, hasłem którego było „fair play for ever".

Yacht-Klub Polski



ŻEGLARSTWO W ZIMIE
Zł. 2.—

Podręcznik ten zawiera budowę ślizgów, czyli jachtów lodowych i śnięgowych, podając wykonanie ich w kilku typach, od najtańszego (150—200 zł.) do drogiego i precyzyjnego typu wyścigowego. Poza tem podręcznik mówi o użyciu żagli do jazdy na łyżwach i nartach.

Nehring E.
ZASADY ŁYŻWIARSTWA
Zł. 2.80.

Omawia sprzęt i ubior łyżwiarski, naukę jazdy na łyżwach wogóle, jazdę figurową, urządzenie lodowisk, prowadzenie i urządzenie zawodów łyżwiarskich. Książkę uzupełniono instrukcją Państw. Urzędu W. F. i P. W. o domowem sporządzeniu łyżew dziecinnych „Dezet". Polski Związek Łyżwiarski stwierdza, że podręcznik ten jest jedyną pracą z tego zakresu, ujmującą wszechstronnie i na poziomie wymagań międzynarodowych sport łyżwiarski; z tego też względu pracę tę poleca do jaknajszerszego rozpowszechnienia.

Zaruski M. gen.
PRZEWODNIK PO TERENACH NARCIARSKICH ZAKOPANEGO i TATR
Zł. 2.—

Ziętkiewicz W.
JAZDA NA NARTACH
Zł. 5.—

Podręcznik dla instruktorów uczniów i samouków. Wyd. II, poprawione uzupełnione.

SPRZĘT NARCIARSKI,
wyd. III. Zł. 1.10.

Wyczerpujące wiadomości o sprzęcie narciarskim, o jego wyborze, utrzymaniu i użyciu smarów. Ponadto podaje niezwykle tani sposób domowego wyrobu nart przy pomocy prostszych narzędzi

Zieleniewski T. SZCZYTAMI KARPAT Zł. 5.-

Opis raidu narciarskiego, który wyruszył z Worochty i grzbietami gór dotarł po obszary na zachód od Sianek. Nietylko doskonały przewodnik po Karpatach Wschodnich dla miłośników narciarstwa i turystyki zimowej, ale też miła lektura o czarownej krainie górskiej zimą. Odrębna szata zewnętrzna, w formie teczki z luźno włożonemi kartkami druku i 18 planszami fotograficznemi, opracowanemi artystycznie przez atelier Girs-Barcz, zwraca uwagę swą oryginalnością. Dołączono mapę przebytego szlaku.

Do nabycia w Głównej Księgarni Wojskowej
w Warszawie, (ul. Nowy Świat 69)
oraz większych Księgarniach w Polsce

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BRONISŁAWA PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.